1

№ 9

ПОЛІТИЧНИЙ ВІДДІЛ /У. Н. О./.

З В І Т И З М І С Ц Ь
П О
Т Р А Н С П О Р Т У.

2

ЗАПИТАННЯ ПО ТРАНСПОРТУ

А. Рухомий склад здібний до руху потягів:

1. Кількість паротягів особових, вантажових, маневрових.
2. Клясових вагонів в руху.
3. Вантажових вагонів в руху.

Б. РЕМОНТ РУХОМОГО СКЛАДУ:

4. В ремонті паротягів ріжного призначення.
5. " клясових вагонів,
6. " " вантажових вагонів.
7. Випуск в добу із ремонту паротягів,
8. " " " " " особових вагонів,
9. " " " " " вантажових вагонів,
10. Яки перешкоди в ремонті рухомого складу.

В. МАЙСТЕРНІ:

11. Якою кількістью станків працюють майстерні по ріжного роду ремонту рухомого складу,
12. Задоволення майстернь необхідними приладьями та матерьялами
13. Відношення робітників до призначенної їм праці,
14. Вихід робітників на роботу і прогули,
15. Боротьба з цими явищами.

Г. ПАЛИВО:

16. Місця заготовкі палива.,
17. Засоби заготовкі палива,
18. Вартість заготовляемого куба палива,
19. Яким чином провадиться оплата за заготовляемое паливо,
20. Чи мобілізуються для заготовкі палива селяне,
21. Запаси палива по місцям заготовкі,
22. Розмір добової заготовкі палива,
23. Забезпеченність руху паливом,
24. Забезпеченність залізниць камянним вуглем.

Д. ШМАРА І ГАС:

25. Забезпеченність шмарою та гасом,
26. Освітлення потягів, станційних будинків і сігналів,

Є. ~~XX.~~ Заготовка ріжного лісного матерьялу:

27. Робота по заготовці шпал, телеграфних стовпів,
28. Запаси на місцях заготовкі, та по станціям.

Ж. РУХ ПОТЯГІВ:

29. В добу потягів особових, військових, вантажових і робочіх,
30. В якому складі ходять ріжні потягі,
31. В якому напрямку і куди відправляються військові потягі,
32. " " " пересуваються порожні склади і для якоі мети
33. З яких місцевостей вивозяться худоба і збіжа,
34. Знаходження потяга в дорозі,
35. Пересилка паротягів в командіровку,
36. Скупчення порожняка по вузлам, завантажених які причини
37. Які примітні перешкоди для руху потягів,
38. На якіх дільницях припиненний рух потягів і чому,

З. ЗАГАЛЬНЕ СТАНОВИЩЕ КОЛІЇ

39. Зруйновані мости, водотягі, колії, звязкі по залізницям і державним дротам /с.т. між селами і містами./
40. Кім зруйновані,
41. Якими засобами ремонтуються зруйновані спорудження /ремонтними валками, залізничниками або мобілізованними селянами,

42. Роботи при зміні старих шпал цілковито і переодично.

I. З В Я З О К:

43. Становище телеграфичного і телефонічного звязків.
44. Кількість апаратів по вузлам.
45. Забезпечення телеграфу матерьялами для нормальної праці.
46. Випадкі псутя звязку повстанцями і де само.
47. Становище звязку по державним дротам.

К. Р О З І Б Р А Н Я І В И В І З М А Й Н А З А Л І З Н И Ц Ь:

48. Місця розбіркі колії.
49. Куди вивозиться.
50. Причини для того.
51. Вивіз станків з майстерень.
52. Вивіз рухомого складу.

Л. ШТАТИ СЛУЖАЩІХ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ /телеграфі і телефоні/

53. Кількість бригад кондукторських і паровозних.
54. Обсадженя штатом телеграфу і телефону.
55. Зменьшеня штатів і відношення до цього литаня служачіх.
56. Зміна адміністрації.
57. платня і видача пайків.
58. Взаімо відношеня між комісарами і адміністр., профес. союз.
59. Права професійних організацій.

М. В О Д Я Н І Ш Л Я Х І:

60. Рух пароплавів по річкам.
61. Кількість пароплавів здібних до руху, ремонт.
62. Що саме перевозиться пароплавами.

Н. БУДІВЛЯ НОВИХ ЗАЛІЗНИЦЬ:

63. Досліди нових залізниць ширококолійових, узкоколійових, стратегич.
64. Місця скупчення матерьялів для будівлі нових залізниць.
65. Роботи на залізницях які роспочато будувати за часи війни.

О. Заяви осіб прибуваючих та иньші відомості.

ЗАПИТАННЯ ПО ТРАНСПОРТУ

А. Рухомий склад здібний до руху потягів:

I. Кількість паротягів особових, вантажових, маневрових.
2. клясових вагонів в руху.
3. вантажових вагонів в руху.

Б. РЕМОНТ РУХОМОГО СКЛАДУ:

4. В ремонті паротягів різного призначення,
5. " " клясових вагонів,
6. " " вантажових вагонів.
7. Випуск в добу із ремонту паротягів,
8. " " " " " особових вагонів,
9. " " " " " вантажових вагонів,
10. Які перешкоди в ремонті рухомого складу,

В. МАЙСТЕРНІ:

II. Якою кількістю станків працюють майстерні по різного роду ремонту рухомого складу,
12. Задоволення майстерень необхідними приладьями та матерьялами
13. Відношення робітників до призначеної їм праці,
14. Вихід робітників на роботу і прогули,
15. Боротьба з відпильщами.

ПАЛИВО:

Г. 16. Місця заготовки палива,
17. Засоби заготовки палива,
18. Вартість заготовляемого куба палива,
19. Яким чином провадиться оплата за заготовляемое паливо,
20. Чи мобілізуються для заготовки палива селяне,
21. Запаси палива по місцям заготовки,
22. Розмір добової заготовки палива,
23. Забезпеченність руху паливом,
24. Забезпеченність залізниць камяним вуглем.

Д. ШМАРА І ГАС:

25. Забезпеченність шмарою та гасом,
26. Освітлення потягів, станційних будинків і сігналів.

е. XX. Заготовка різного місцевого матерьялу:

27. Робота по заготовці шпал, телеграфних стовпів,
28. Запаси на місцях заготовки, та по станціям.

Ж. РУХ ПОТЯГІВ:

29. В добу потягів особових, військових, вантажових і робочіх,
30. В якому складі ходять різні потягі,
31. В якому напрямку і куди відправляються військові потягі,
32. " " " пересуваються порожні склади і для якоі мети
33. З яких місцевостей вивозяться худоба і збіжа,
34. Знаходження потяга в дорозі,
35. Пересилка паротягів в командіровку,
36. Скупчення порожняка по вузлам, завантажених які причини
37. Які примітні перешкоди для руху потягів,
38. На яких дільницях припинений рух потягів і чому,

З. ЗАГАЛЬНЕ СТАНОВИЩЕ КОЛІЇ

39. Зруйновані мости, водотягі, колії, звязкі по залізницям і державним дротам /с.т. між селами і містами./
40. Кім зруйновані,
41. Якими засобами ремонтуються зруйновані спорудження /ремонтними валками, залізничниками або мобілізованними селянами,

42. Роботи пои зміні старих шпал цілковито і переодично.

I. З В Я З О К:

43. Становище телеграфичного і телефоничного звязків,
44. Кількість апаратів по вузлам,
45. Забезпечення телеграфу матерьялами для нормальної праці,
46. Випадкі псутя звязку повстанцями і де само,
47. Становище звязку по державним дротам.

К. Р О З І Б Р А Н Я І В И В І З М А Й Н А З А Л І З Н И Ц Ь:

48. Місця розбіркі колії,
49. Куди вивозиться,
50. Причини для того,
51. Вивіз станків з майстерень,
52. Вивіз рухомого складу.

Л. ШТАТИ СЛУЖАЩІХ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ /телеграфі і телефоні/

53. Кількість бригад кондукторськіх і паровозних,
54. Обсадженя штатом телеграфу і телефону,
55. Зменьшеня штатів і відношення до цього питаня служачіх,
56. Зміна адміністрації
57. платня і видача пайків,
58. Взаімо відношеня між комісарами і адміністр., профес. союз.
59. Права професійних організацій

М. В О Д Я Н І Ж Ш Л Я Х І:

60. Рух пароплавів по річкам,
61. Кількість пароплавів здібних до руху, ремонт,
62. Що саме перевозиться пароплавами.

Н. БУДІВЛЯ НОВИХ ЗАЛІЗНИЦЬ:

63. Досліди нових залізниць широкоторових, узкоторових, стратегич.
64. Місця скупченя матерьялів для будівлі нових залізниць,
65. Роботи на залізницях які роспочато будувати за часи війни.

О. Заяви осіб прибуваючіх для дачі відомостей.

Доклад п. 3-о [illegible] 5

Дані [illegible] дати [illegible] про ст. Новоград Вол. [illegible] 10/VII

1) Партизанів по станції не було

3) Було 40 вагонів [illegible] із них було 60

4) В [illegible] вагонів не було

12) На станції було 60 вагонів [illegible] [illegible] на складі

16) Залізниця [illegible] в 60 верстах від станції [illegible] Новоград, [illegible] 195 вер. [illegible]

27) [illegible] [illegible] Єфрем [illegible], [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

29) [illegible] Шепетівка [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

59) [illegible] організації [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

20) [illegible] [illegible] комісару [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

57.) Начальник станції [illegible] — 450 [illegible] [illegible] по 2 [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

56) Начальник станції [illegible] [illegible] [illegible]

8.) [illegible] [illegible] організації [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] комісари [illegible] [illegible]

Ні на які балачки про [illegible]

Поїхали [illegible], ~~[illegible]~~, не зачепить [illegible]
розстріляних, [illegible] [illegible] по [illegible]

[illegible signature]

Доклад 15/VI 1921 року району Жмеринка-Вапнярка. Заготівельна комісія на ст. Комарівці проводилась інтенсивно. Вивозка при допомозі [illegible] далеко до вокзалу. [illegible] зі станції [illegible] не виходить [illegible] [illegible] на Жмеринку. В Деражні, Богданівці і на переїзді Сербинівці [illegible] в місті були сем. стрілки. Телеграфні стовпи не заготовлені. При станції Комарівці в маєтку Волковинці заводи [illegible] [illegible], [illegible]. Завод працює [illegible]. Ходять поїзди Київ-Могилів по понеділках, а повертаються в вівторок – кур'єрський [illegible] із [illegible] вагонів в кількості [illegible]. Стан вагонів гарний. [illegible] [illegible], [illegible] не [illegible], [illegible] товарова. Товарових поїздів проходить на добу 2-х [illegible] до 5 [illegible] [illegible] [illegible]. [illegible] [illegible]. [illegible] станції [illegible] [illegible] [illegible], [illegible] [illegible]. [illegible] [illegible] Могилівська [illegible] [illegible] [illegible] тому що по ділянці [illegible] довго не було поїздів по суботам [illegible] і в [illegible] [illegible] [illegible] товарові. Розробки йдуть біля Майданові. [illegible] не [illegible] [illegible] і [illegible] [illegible] по [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] звільнені. Зміна [illegible] що [illegible] [illegible] [illegible]. Заміна телеграфних стовпів [illegible]. [illegible] [illegible] району. Робітник [illegible] [illegible] 2000 кар. на [illegible] [illegible] 20 хл. ~~зерна~~ на душу і на [illegible] на голову по 10 хв. зерна. [illegible] [illegible] [illegible], [illegible] [illegible]. [illegible] по [illegible]. [illegible] по 1/4 ф. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible], по 4-5 [illegible]. [illegible] в цьому році [illegible]. З [illegible] і [illegible]. [illegible] [illegible] [illegible], [illegible] по 4-3 [illegible] на душу в один раз. Дітей [illegible]

[illegible]. Чаю [illegible] не давали. [illegible] постачання в усіх частях [illegible]. Незадоволення серед [illegible] помічалось не своєчасною видачею пайків, малою платнею і великими вимогами праці. Були випадки дезертирування та невиконання своїх обов'язків. Випадків дезертирства, головним чином тому, що [illegible] не [illegible] дає можливість [illegible]. Багато [illegible] тому [illegible] запізнилось. Робітники [illegible] не задоволені [illegible], з бажанням роботи на станції, де [illegible] і є робота більше оплачується. Комісари в справі технічній [illegible] дуже [illegible]. [illegible] було [illegible] із [illegible] не було [illegible]. [illegible] ремонту [illegible] не в [illegible]. Раніше [illegible], [illegible] їм обіцяли звільнення від [illegible] за роботу [illegible], а потім стали [illegible] великими вимогами і [illegible].

В. Врубле

16/VII 1921 року. Дані по району Київ – ~~Одеса~~ до Коростеня, подільн. від Коростеня до Шепетівки, Бердичів [illegible]

13. Робітники [illegible] роботу, або [illegible].

16. [illegible] з [illegible] не [illegible] 25, 54, і в [illegible]

17. [illegible] „робочі батальйони". [illegible] в [illegible] – 200 чоловік, та [illegible] до 180 [illegible]. [illegible] по одній на [illegible] в день, або [illegible] 52 [illegible].

18. [illegible] 15 фр. солі, 1 фр. [illegible] за [illegible] роботу, а гроші не [illegible].

21. [illegible] в [illegible] те [illegible] на станції, а потім в Київ.

23. Недостача [illegible] приміщення.

24) [illegible] ходять [illegible] на вулиці, [illegible] його [illegible].

26. [illegible] станції [illegible] тільки Коростень, Бердичів, Шепетівка, Попільня, а [illegible] ні.

26. Заготовка шпал, брусів, стовпів проводились в тих же районах.

28. По станціям где приїзди по своєму району не було.

29. Один потяг на тиждень з'єднаний во вторник зі ст. Коростень чер. Житомир, Бердич. Козятин, Київ і знову на поворот. На дільниці Коростень-Київ відомостей не маю. Товарові ходили приблизно 2-1 в тиждень. Ходили бензинові головним чином зі станції Білокоровичі до Житомирських кар'єрів.

30. Загальна велика маса військових і решта товарових ми доходили до 20-30 вагонів.

34. Від Коростеня до Бердичева ходили 18 год. і приблизно добу [illegible].

35. Резервова техніка, паротягів прийшли, а само вони викликались скоріше не технічними потребами, а спеціальн. диверсійністю.

36. Скупчення по вагонах є, але можна по і. [illegible]

37. Недостаток палива, не можу сказати про народних службовців.

42. Зміни штатів службових провадились на Коростень-Житомир.

43. Зв'язок гарний.

46. На лінії Звягель Коростень особливо мало було Обмежень - Розширення, реконструювання і рейки.

47. Зв'язок по державних дорогах полагоджено, і почали прокладати і по селам.

48. Розібрана ~~друга~~ колія від ст. Звягель до Корост.

49. Від Коростеня до Житомира і вже набрали вивезли в напрямку Овруча за межі України.

56. Зміни провадились, призначались комісари не відповідними посадах і займаючи справу по диверсіям.

57. Чув спершу що потяг одержуться на свое-

немає.
59. Тільки [illegible] організація [illegible]
63. 64. 65. в дорученому мені районі нема

Доручено [illegible]

Загальне: Стан ~~на~~ залізниць на Україні такий що коли це пробачувала Совітська влада то всякий рух на залізницях припинився за недостатком всіх технічних матеріалів і майстерні. Мобілізуються до роботи селян але це мало що помагає. Стан телеграфний і телефонний як по залізниці так і по державним дорогам дуже кепський 18/VII Є. Шиманський

16. В пункті [illegible] провадилась домашня ревізія. Робітники [illegible] пасажирів залізниці. Які не мають відповідних документів, [illegible] 2 тижні.
23. [illegible] по [illegible] 5 [illegible] за відсутністю палива немає
26. Промислові станції [illegible] не [illegible], а тільки [illegible].
29. З Києва відправлено на Одесу 2 поїзди з [illegible] один особовий і один етаповий; товарові з Києва відправляються щоденно не більше двох.
30. Поїзди з Києва прибувають 3, решта [illegible] на дорогу Бердичів.
29. З Катеринославу тут 2 поїзди особових і етапових [illegible] ідуть на Знам'янку. Поїзд іде тільки до Знам'янки, ~~[illegible]~~ а в Київ треба пересідати. Чекати поїзд треба 3 дні. З Знам'янки поїзди виходять тільки вдень і [illegible] з Катеринослава можна приїхати на [illegible] ночі, [illegible]
34. Від Катер. до Знам'янки особовий — 12 годин
—" Знам. до фронту — 12 годин
" фронту до [illegible] — 8 військовими
" [illegible] — [illegible] поїзди в [illegible]

41. Роботи по дезинфекції вагонного транспорту і головним чином чистка вагонів від [illegible] [illegible] [illegible] [illegible], го не [illegible]

Мелі 39. Від Кременчуга шлях був [illegible], [illegible] [illegible] дороги.

в Києві шлях не [illegible]годний

в Черкасах [illegible]годний

в Катеринославі [illegible]годний

в Києві [illegible] [illegible]

Між Києвом і Полтавою в [illegible] [illegible] [illegible] на Кременчуцькій ходять

57. Тепер останнім часом 15 червня не видавались, а раніше видавались, але [illegible] і не [illegible]

60. З Києва на Житомир від'їзд. [illegible] [illegible] і суботам по пароплаву. Також із Катеринослава на Київ. По дорозі зустріли тільки один пароплав „Марія" особовий, і [illegible] „Володимир". Товарових зустріли 2, [illegible] з Житомир. на Київ.

62. Вагони [illegible] [illegible] не [illegible] [illegible] [illegible] води. Приходилось і нам 2 рази [illegible], щоби [illegible] пароплав [illegible]. Це було від [illegible] Кременчуга, потім 2 рази були Катеринославі.

О. Взагалі транспорт виконував [illegible] армії [illegible]. Надії у більшовиків відродити транспорт нема, і [illegible] чутки, що [illegible] транспорт стане. По дорозі від Катеринослава до Знам'янки зустріли тільки один зустрічний поїзд. Від Знам'янки до [illegible] 2, один товаровий, а другий не розібрали. Від [illegible] до [illegible] тільки один особовий. Рух має [illegible] випадковий і [illegible] не знає коли [illegible] буде. Були випадки в [illegible] [illegible] з приводу [illegible] у [illegible] [illegible]. Були бійки [illegible]

залізничниками і чекістами. Було забито з боку
залізничників Міренко в Запорожжі не було
жінок. З цього приводу Київське Депо заявляло
що на один день, [illegible] вимог. жителів не зустрі-
ли і [illegible] [illegible] мітинг був призначений, був
відкритий. Вимоги дати і [illegible] прав. переводу і
переходу бу контролю. Це [illegible]. Робітни-
ків у інтелігенції [illegible] [illegible] і [illegible]
з залізничників до тих, що вони [illegible] [illegible]
з вимогою цій [illegible] в [illegible] 20 числа
[illegible]. Надія Романовська

22/VII 21 р

Район Проскурова:

1) Ст. Гречани паротягів на парах паровиків 4 і ходовий резерв 6. Станції рахувати 1. в проскурові маневрових не має. Кам'янець-Шепетівка. Старокост. маневрових не має. Жмеринка маневрових 2.
2. В насанні вагонах есть кулясові вагони до 15 штук. Вагони не відремонтовані
3) На ст. Проскурів буває одноразово ... вагонів до 30 шт. такий вільність і в Гречанах Воловисах бува не більше вагонів 4-5. В станціях Кам'янець Шепетівка Волочиськ Сербинівка одноразово знаходиться не більше 100-120 вагонів різного призначення
4) В Гречанах ремонтують паротягів два взагалі в Гречанах не завищеся тільки 5 парот. і то не здібні до ~~[illegible]~~ праці
10. Повна відсутність інструментів і матеріалів більша частина робітників примушена працювати своїми інструментами також становище і в кузниці. Інструменти був вивезен в останню евакуацію і досі не повернути
11. Робота проводиться тільки одним токарним станком.
12. Київський матер. склад. відмовляє на вимоги матеріалів за відсутністю це офіційно підтверджує ЖЧ 5 жир на з'їзді профес. союзу.
13. ~~Від~~ ... споконвічна насварь саботажники

помічається звичка виробу для власної потреби
в часи урядової праці предметів для продажі
на або обміну для себе з державного матеріалу.

14. На роботу не виходить до 30 відсотків.

15. Боротьба з цими явищами до цього часу ніяких наслідків реальних не дала. Конкретних випадків повідомляється жандарм. бюро Райкомітету державн.

16. Лісові розробки Деражня 108 вер. за Чорноостровом Нігин.-Бахм.-Нестеровецьк.-Лісоводи-Вікторин-Загірне. Красилів. Чепіжбоки.

17. Заготовка палива способом завжди організ.

19. Знаю що раніш платили за розроб. ліса селянам. тепер уже місяці 4 не дають зовсім

20. На місці приходиться заготовка не знаю. а на вивіз її способи згорел селянськи фіри

21. Напрякл. на ст. Деражня запас палива до навантажених вагонів до 15. по іншу ст. заготовки не знаю. по словам начальника лісних заготовок питання з заготовкою палива, що підтверджується його депешами, йде зле завдяки невиконанню нарядів; робочих рук головним чином же що селянство не хоче взагалі виходити на роботу.

22. По всьому районі заготовлялося і вивозилось до 10 вагонів на добу. паливо вивозилось в бік Одеси

23. Цієї зиму також і зараз помічалось відсутність палива прикладом це що Жмеринка вимагає на добу палива для 6 паровиків, але палива вистарчалось не більше як на 2 ходові паровози в тупиках стоять не забракові палива. а потрібні для ремонту

24. З прибувшого пароходу в Одесу з касіл. вугілля вугіль був розпреділен по лінії Одеса-Київ.

25. Для сучасного руху шпали вистачає в випадку збільшення руху — не вистачить. По вимогам Головний склад на збільшену кількість відповідає за відсутністю і пропонує звертатись до військової влади.

26. ~~Потяги не освітлюються~~ Вагони особового потягу не освітлюються. Паротяги і прислуга кондуктор. освітлена. На станціях проміжуточних різно і на вузлових освітлюються тільки кімнати дежур. пост., телеграф., склад. і вартові склади та вибочники.

27. На запущення на заготовку шпал і телеграфних стовпів даних, на 118 вер. бачив зложених в штабелі штук 250 шпал.

28. Пост Проскурів зруйновано 4 тиф. телеграф. Стовпів частину розвезено по учас. Проскурів - Волочиськ і зараз ще стоять пустуючи 3.

29. Рух потягів Кам'янець - Проскурів випадковий 1 раз ~~в тиждень~~ на тиждень. Проскурів - Шепетівка - теж випадковий 1 раз в 2 тижні дільниця Козятин - Умань закритий рух (дефіцит). Між Київом і Волочиськом курсує пара особових потягів 1 раз на тиждень. Жмер. - ... 1 пара на тиждень по суботах. Між Київом - Одесою 2 пари в тиждень етапових 1 пара кур'єрських в тиждень, між Київом - Цвітково 1 пара етапових на тиждень. Окрім цих потягів курсують ще потяги але тільки по особим призначенням.

30. Склад потяг. Київ - Волочиськ вагон. класов 15. такіж склади на інших дільницях класов. і в тих потягах котрі курсують на інших дільницях

34. Київ - Волочиськ особовий приблизно - 27 год Київ - Одеса = 36. Кур'єрський ходить значно скоріше від етапових

35. Здібні паротяги сер. Щ. раніш було пересилані в центр

38. Казарми Умань по депо і стоянків зодва.

39. Між Вапнярко і Христинівкою міст полагоджен.

41. Ремонт провадиться біжучий ~~[закреслено]~~ було зроблено розпорядження про заміну шпал на 15 дільниці але наказ відмінено. На Подільській лінії ремонт не провадиться.

42. Робіт не провадиться. Випадково

43. Ремонт телеграфу і телефон ліній провадиться залізничниками і військовими командами ремонт саме провадиться від Жмер. - до Волочиська і Кам'янець - Шепетівка

Становище державного телеграфу надзвичайно кепське і на його не звертають уваги

44 ст. Проскурів в сучасний мент має 10 телеграф. апаратів 1 Комендант. і телефонів у Черчов. пост. 1. Штабу в [illegible] 1. Комендант 1 [illegible] 1. особливий відділ 1 головний уповавний розшук 1. ~~[illegible] 1 [illegible] апарат. 1 тел.~~ ~~[illegible]~~ Від Жмеринки до [illegible] включно по проміжуточних станціях маємо по 1 телеграфн. апарату і 1 телефону

28/VI 1921 року

16/ Знищена [illegible] провідник при станції Дарниця.

22/ Знищена динамомашина, [illegible] 200 шт. [illegible]

27/ [illegible] було 150 [illegible] Подільській [illegible]

28/ по станціях з [illegible] від Києва до [illegible]

29/ Між Києвом і [illegible] ходить [illegible] один раз в два тижні [illegible]. [illegible] перед його проходить [illegible]

30/ Склад потяга вагонів 20 при [illegible]

29/ Між Києвом і [illegible] проходять на добу потяги два туди і назад [illegible]

Між Києвом і Одесою ходить приблизно два [illegible] один [illegible] на тиждень

Від Києва з поїзд на Білу Церкву, [illegible] не знаю.

42[+]/ Київ ~~[illegible]~~ [illegible] відділ [illegible] [illegible] на [illegible] бензину. [illegible]

60./ Від Києва до Катеринослава ~~[illegible]~~ ходять пасажирські рази 4-6 на місяць

[illegible] бархен по Донбасу не ходять. Палипр-[illegible] [illegible].

42) Мене Кейвон і Хаустинин прибавлення бібліо[illegible] ремонт [illegible], що зміні [illegible] [illegible] телеграфи [illegible] [illegible] ремонтувати.

Голова [illegible]

Продовження.-

45. Матеріялами телеграф не забезпечений, великий брак в елементах і різних приборах як телеграфних так і телефонних - сила току дуже слаба, але праця все таки нормальна.

46 Комісаром псуть дротів не відомо [illegible] на дільницях Кома-рівці-Проскурів.

54. Телеграф працює по вузлових станціях на 4 зміни, а на малих по 3 зміни. Так же само і телефони, черговий по станції працюють на зміни по 12 годин.

55 Одержано розпорядження про зменшення штата по всіх службах на 10%. Робітники до цього розпорядження ставляться байдуже через не оплату праці.

58. Праця Адміністрації з Комісарами спільна, але виникають не порозуміння більш[ість] не порозумінь виникає з[-за] того, що комісари втручаються в технічні справі залізниці і [пр]ипинають розпорядження Адміністрації. Відношення Комісарів до професійного союзу вічливе. Професійний союз являється Організацією котра працює спільно з адміністрацією і комісарами в постійній і захисту робітників.

59 Професійний союз являється окремою одиницею і підлягає Дорпрофсожу

57. В Проскурові Начальник ст. $3\frac{1}{2}$ тисячі на місяць совух рублів. Помішники - по 3 тисячі, Конторщики по 2 тис. Складачі 1800 руб. Вибовщики 1700 руб. Старш. телеграф. 2220 руб. Телеграф. 2000 руб. Телефоністки 2000 руб. Сторожі 1500 р. Учениці телеграф по 800 рублів. Відносно пайків немає з'ясувати, бо видача - не нормальна. Видано на місяць на душу - робітника по $1/2$ фунта цукру, $1/2$ соли, 2 коробки сірників, борошна ячмінного по 7 фунт. тютюну по $1/8$ фун. на службового. 1 раз була видана мануфактура 3 арш. на службового і по $1\frac{1}{2}$ на членів його сем'ї.

в Квітні місяці на ст. Волочиськ було прислано 3 пар 20 заготовок на черевики і пар 12 підошов. для роздачі службовцям. Всіх службовців було до 250 чоловік. Розпреділення присланих заготовок і підошов було по жеребкам; таке явище провадилось і по інших станціях. Взагалі службовці одягнені дуже погано, і на практиці займаються посторонніми промислами (спекуляцією) такий промисел Адміністрацією і Комісарами забороняється тільки на папері.

[illegible signature]

28/VII Район Київ

29. З місяця травня рух потягів з Києва до Одеси відновлений [illegible] [illegible] палива. Подорож від Київа до Жмеринки [illegible] [illegible] [illegible] станціями, але і по [illegible] вагонів усіх [illegible], за винятком санітарних, які стоять в гарному стані, [illegible] [illegible].

17/ Заготовка палива в критичному стані. Не бачимось організованої палива в районі цієї лінії Вінниця – Гайсин, [illegible] не знайшли необхідного струменту. [illegible] не дають можливості сплачувати провадити палива заготовки.

24. По словам нач. [illegible] лінії [illegible] з Донбаса, [illegible] всі підземні стали. 80% потрібують капітального ремонту [illegible] засобів [illegible]. Шахти зруйновані і майже всі шахти залиті водою. 80% [illegible] [illegible], а 20% потрібують ремонту. З 3000 паровозів ремонтуються на шахтах 2000 [illegible] [illegible] [illegible] 10% [illegible] в рух [illegible] [illegible] ремонту а [illegible] [illegible] [illegible]. Виробилось [illegible] [illegible] 712 [illegible] [illegible]

робітників до 4000 душ, але останні часи працює значно менше народу. Люди розбігаються завдяки голоду і холоду.
Донбас робить страшного враження і значно має малочисленість. Всі дані вручені і доложено в харьковському Всеукр. Совнаркоме
57. Був [illegible] випадку де [illegible] в [illegible] було [illegible] [illegible] і [illegible], [illegible] [illegible] відібрали у [illegible]

Юхим Гавличенко Полтавщина і Харк. 7/VIII

1) Установленого руху не має ходять этапи та робочі але випадково склад этапного звичайно приходить вагонів 9-12 ваг. робочого — 5-7 ваг. в запасі на дальших станціях Харків 4 паровози решта стоять в ремонті
13) Завдяки голоду робітники до праці ставляться недбало.
48) В березні розібрали [illegible] Лозова-Полтава також були чутки що мають розібрать Полтава-Лубни причиною тому та що ця колія більш помогає повстанцям нападати на Лозову
57. Майстерні Харків-Полтава-Катеринослав вивезені в „Центр. Росії“
53. Робітники розбігаються по приватних роботах

11/VIII Правобережна Залізниця Проскур. район

1) Гречани: один особовий паротяг жолдіва ч°8 котрий обслуже ті транспорти. парот. сер С. другий паротяг сер Щ. також належить до жолдіва провадить такуж працю 2 парот. сер. Щ, (2 сер. Од. і 2 сер. Ов) в розпорядж. депо під ріжні поїзди. в Проскурові паротягів немає в Шепетівці правобер. стоїт жолд. ч°22 один паротяг сер. Э^ссо, і ще оден малий паротяг теж в розпорядженні жолдіва для ріжних поїздок.

2) В Гречанах класових вагонів для руху особових потягів немає. маємо лише 1 клясов. ваг. відділу сл. руху, 1 начал. 10 участ. матер. служ. 1 Начальника колії і в возці жолдів, 1 ваг. I кл. 4 оси. 1 ваг. II кл. 4 оси. 1 ваг. 3 кл. 4 оси і 2 ваг. III кл. 3^х оси.

3) Вантажових вагонів на цілому проскур. віддімі маємо до 150. Крім них займають жолдів ч°8 3 склади в кожному складі по 20-30 вагонів. занятих майном і матеріялами

4) (~~Паротягів хворих що випускаються зі среднього ремонту 1,33 на місяць~~) в депо Гречан. 2 паротяги

5. Клясов. ваг. в ремонті 1.

7. Випускається з ремонту среднього на місяць паротягів 1,33.

10. Великий брак матеріялу.

11. Токарних станків в Греч. 1 великий 3 средніх і 1 малий взагалі майстерні станками забезпечені в рух ~~стан~~ майстерні приводяться паровими трак-торами і Дізелем.

12. Матеріялів з яких немає крім ще старого запасу завіза котрого вистарчить на 1 місяць

13. Праця робітників [illegible] і робітники до неї ставляться не дбало.

14. На роботу робітники виходять, але під ріжними при-чинами тікають з роботи і не виходять на неї.

15. За утечу і прогули робітників арештовують і саджають в погранично дорожньо трансп. чеку на предільний час

16/21.+ Ст. Нігин[20к], Балин[30к], Нестуравці[50к], Ярмолинці[40к], Лісоводи Закупне[20], Чорноостр. 18 вер., Війтівці[18к], Наркевичі, Красилів[10к], Чорнобаки[N], Деражня[6000 к], Богданівці[N], Комарівці[N].

17. Заготовка палива провадиться мобілізов., котрих не беруть в армію і мають вони при залізниці. Крім них працюють тільки і селяне за плату

18.-19 За один куб. заготовки 5000 руб. сов. 5 фунт. солі 1/4 ф. тютюну. 2 короб. сірників 2 аркуші паперу до тютюну і 1/2 аршина "мануфактури". За вивозку платять залежно від далекості вивозу найбільше 5000 р. сов. від куба і все те що за заготовку і ще дьогтю для колес 1/4 ф. З навантаження одного вагона від 3т до 5000 руб. сов. 3 ф. солі 1/4 ф. тютюну 3 короб сірник. 2 арк. паперу курительн.

23. Рух палива забезпечується завше на 1 неділю вперед.

24. Для руху угля немає в Гречанах 800 пуд есть угля вистачить для маневрів

25. Шпали в Гречанах зараз есть 800 шт., надійшли до 4000 шт.

26. Поїздові сигнали і паровози не освітлюються освітлюються тільки ручні сигнал. кондукторів. Від дис. будників надзи не дають 1 смн. д чергового пост. 1 - комендатура 1 тепер і вартівники в ручні фонар. вивчених і составит.

27. Провадиться на ст. Закупне, Війтівці і Красилів, але дуже мала кількість шпал заготовлено до 3000 штук і стовпів - 150 шт.

29. Гречани Кам'янець особов. - вілли і вагон.-двери 2 пари на тиждень Гречани-Шепетівка 1½ пари на тиждень Волочиськ Жмеринка - 3 пар на тиждень Ярмолинці - Гусятин - робочий що-денно 8 поїзд

Одеса Київ ~~по~~ Знаки. один час. ця кількість була зменшена зараз знову ходять по пристосу.

30. Склад потягів не меньш 20–до 33 ваг. ~~[illegible]~~ виключно товарових. Знахождення потяг. в дорозі майже нормальне

35. Худоба і збіжжа вивозяться з Ніччина, Басина де мають складові пункти такій-же пункти маються в Антонінах і ніщо коробки-чи пункти.

39 Бувають випадки наруш телеграфного дроту. але це скоро налагоджується.

40 – Не відомо.

42. Дільниця Скибнево-С-Константинів зміна шпал проводиться частично.

44. В прислузі телеграф апарат 8 ст. і телефон. Урядових Чап. телеф. і Комутатор. Шепетівці Под Чапад в проекту в відділ станці по 1 апар і телефону.

45 Матеріялами телеграф забезпечений

47. Державні дроти працюють, але приватні телеграми не приймаються

55 Зимноважна пари немає.

57. Максимальна 8000 р. сов і мінімальна 2000 р. сов Крім платні пайок але дають дуже слабо і не нормально. Вторая спирта тому назад був дан пайок на душу 1 ф. солі 1/2 цукру і персоналові для служачого 2 коробки сірників 1/8 ф. мила і на дитину ~~з~~ 3 1/8 ф. цукерків

58/59 Взаємо відношення вороже поза к Комісари при адміністрації відносяться ровно шпигів. Профес. союз орган контролюючий над адміністр. і працює в контакті з Комісарами

* На дільниці Вапнярка-Жмеринка-Умань по ст. мається відзнесен більш як 600 тисяч. куб дров але можна вивезти ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~. завдяки повстанцям котрі вже [illegible] недо накладають.

** Відремонтовуються 2 колії від Проскурова до Гор по сторонам. В Волочиську відбудовують депо. Привезене деякі станки і інструменти. ** Ст. Гречани з'єднана з Волочиською лінією, так що можна тепер без посереднього відправлять в Волочиськ поїзди з камінням і грунт. не попровадивши в Проскурів рівномірно і приходи.

Інженер Васильєв

11/VIII – м. Львов

Справи

по ремонту шкіл

ШТАТ
Технично-залізничних Курінів.

В кожному Курині має бути:

Завідуючий Курінем він же Начальник Експлоатації............I.
Начальник Служби Руху, Матеріяльної і Телеграфу..............I.
Діловодів..I.
Діспетчерів..3.
Конторників..3.
Начальник Возової Служби.....................................I
Діловодів..I
Начальник Колії..I
Діловодів..I

По Службі Руху.

Начальників станцій..20
Помішників..."...30
Конторників..25
Старших вилочників...24
Молодших вилочників..90
Складачів..18
Шиплерів...24
Головних кондукторів...20
Молодших...75
Сторожів станційних..25

По Службі Телеграфу.

Контрольор-Механиків...I
Догладачів телеграфу...4
Монтьорів..4
Робітників...I6
Монтьор по централізації.....................................I
Слюсарі по централізації.....................................2
Старших телеграфістів..3

Молодших телеграфістів.. 40

Телефоністів..9

Сторожів..... 9

Матеріяльна С л у ж б а.

Завідуючих Матеріяльними складами....... 3

Роздатчиків...3

Коморників...3

Штатних робітників... 9

Діловодів.. 3

Возова С л у ж б а.

Начальників депо..... 3

Машиніст-наставник........ 1

Вартових по депо..9

Машиністів....... 24

Помішників. 24

Машиністів водотягів... 9

Помішників їх........ 9

Смазчиків..24

Слюсарів.. 216

Плотників і столярів... 30

Монтьорів депо.. 3

Служба К о л і ї.

Дорожніх майстрів...30

Старшоробочих.... 40

Мостових слюсарів.... 3

Старших дорожніх майстрів............. 1

Ремонтних робітників...............................100

П р и м і т к а: Ремонтні робітники можуть бути використані в разі потреби по Службі Руху, як вилочники і шпалярі.

Загальна кількість.. ....995 чол.

16

ПАРТИЗАНО-ПОВСТАНЧЕСЬК.
ШТАБ

при Головній Команді Військ
У. Н. Р.

ЦІВІЛЬНЕ КЕРУВАННЯ
/Транспортовий Відділ/
" " серпня 1921 р.
Ч.35
м.Постою.

До Шефа Експозитури II Відділу Начальник ...

До Начальника II-го Відділу
Експозітури Головного Командування.

На підставі попередніх наступів наших на терен України з"ясувалося, що адміністрація залізнична при вимозі Військової Влади розпочати негайно військові перевозки, завжди знаходиться в скрутному становищі з-за повної відсутности необхідних інструментів для полагодження зруйнованих колій, мостів, палива, шмари та иншого. Всі здорові паротяги і вагони по більшій частині вивозяться більшовиками.

Для успішного проведення в життя пляну повстання на теренах України, необхідно забезпечити необхідними річами залізниці для того, щоб вони мігли негайно приступити до виконання завдань Повстанчого Штабу.

Необхідно предоставити в розпорядженні Повстанчого Штаба низчезазначене:

1/ Для ремонтних валок принаймні 2-х інструменти і матеріяли в 2-х екземплярах, згідно прикладаемих відомостів ч. I і 2.

2/ Забезпечити щоденну передачу по станціям Волочиськ і Кривин 30 вагонів вугілля, 500 пудів шмари і 600 пудів гасу на кожну добу, маючи на увазі, що по лісовим розробкам по маючимся відомостям нема великих запасів палива і за відсутністью палива неможливо буде встановити рух навіть панцерних потягів.

3/ Підготовити зараз же до передачі широкоторові паротяги в кількости 30, які маються в Львові, згода про передачу яких Українській Владі була одержана ще в Листопаді м. - 1920 року, від Польської Влади.

4/ Підготовити зараз же 60 вагонів вантажових з кількости маючихся во Львові для оборудовання з них ремонтних валок.

5/ Негайно приступити до ремонту паротягів і вагонів, які будуть призначені для передачі.

6/ Відпустити для потреб Повстанчого Штабу 4 телеграфних апарата Військового тіпу в дерев"яних ящиках, сістеми „Морзе", 15 фонинних телефонів і 15 телефонів індукторних, з потрібною кількістю сухих елементів, 20 катушок ізольованого проводу.-

Начальник Штабу
Генерал-Хорунжий

Помішник по Цівільному Керуванню
Підполковник

Начальник Транспортового Відділу
Інженер

ВІДОМІСТЬ
РЕМАНЕНТУ РЕМОНТНИХ ВАЛОК.
Ч.І

Ч.Ч. по черзі	НАЗВА РІЧЕЙ	Назва одиниць	Кількість	ПРИМІТКА.
	РЕМАНЕНТ			
	І. Колійовий інструмент			
І.	Лап костильних........	штук.	...І00	
2.	Ломів гостроконечних....	"	 60	
3.	Костильних молотків....	"	...І00	
4.	Шаблонів для широк.колії	"	...25	
5.	" " вузьк.норм	"	...40	
6.	Декелів	"	...40	
7.	Ключів путевих.........	"	...30	
8.	" французськ......	"	5	
9.	Кувалд 20-ти фунтових...	"	...І5	
І0.	Раків...............	"	5	
ІІ.	Станків для різки рейок	"	5	
І2.	Пилок для них.........	"	...200	
І3.	Станків для сверлен.рейок	"	5	
І4.	Сверлів до них.......	"	..І00	
І5.	Трещоток..............	"	6	
І6.	Свердлів до них........	"	..І00	
І7.	Лопат залізних........	"	...200	
І8.	Кірко-мотих....... ...	"	60	
І9.	" - підбивочних.......	"	...І00	
20.	" - гостроконечних...	"	...60	
2І.	Лопат дерев"яних.....	"	..500	
22.	Підштопок.............	"	..200	
23.	Аншпугів...........	"	...20	
24.	Факелів	"	20	

№	Назва	Од.	Кільк.
25	Уровнів	штук	Ї0
26	Рейок до них	"	Ї0
27	Зубил стальних. для рубки рейок	"	.20
2	ЇЇ. Сігнальне приладдя.		
28	Сігнальних прапорців	"	20
29	" фонарів	"	Ї0
30	Фонарів ручних	"	30
3Ї	Дісків сігнальних	"	Ї0
	ЇЇЇ. Теслярський інстум.		
32	Пилок поперечних	"	20
33	" продовжних	"	6
34	" лучкових	"	20
35	Пилєників для точки пил.	"	Ї00
36	Сверддів ріжн. розмірів	"	60
37	Долот	"	Ї0
38	Стругів	"	Ї0
39	Стамесок	"	Ї0
40	Фуганків/залізок/	"	Ї0
4Ї	Рубанків двойних	"	Ї0
42	Одинарних	"	Ї0
43	Шерхебеоїв	"	5
44	Земзублів	"	5
45	Фальцзублів	"	5
46	Одноборників	"	5
47	Коловротів	"	5
48	Подушок для коловротів	"	26
49	Сокир теслярських	"	50
50	Сокир колунів	"	20
5Ї	Аршинів складних	"	Ї0
52	Оливців теслярських	"	30
53	ЇУ. Під"йомні механізм.		
53	Домкратів путевих	"	4

18

54	Домкратів вагонних........	штук	4
55	" паровозних І5 тон..........	"	6
56	" 20 тон..........	"	8
57	" гідравличн.до І00 тон..........	"	4
58	Талів силою до І І/2-2 тон	"	2
	У.Слюсарський інструмент.		
59	Стулових тисків..........	"	3
60	Паралельних "	"	3
6І	Начіння слюсарського.	комп.	2
62	Пильників різн.розмірів....	штук	60
63	Рашпилів	"	5
64	Клупів з мітчиками.......	комп.	2
	УІ.Столярський інструмент.		
65.	Варштатів столярськ........	штук	І
66	Інструментів "	комп.	2
	УІІ.Ковальський інструмент.		
67	Переносних горнів..........	штук	4
68	Набор начиння для клепки заклепок..................	комп.	І
69	Ковальних міхів............	штук	І
70	Ковальського начіння.......	комп.	3
7І	Наковален 5-ти пудових ...	штук	2
	УІІІ. Инший Інвентарь...		
72.	Дрезин великих............	штук	І
73	Шведок	"	2
74	Вагонеток	"	6
75	Нівелірів...............	"	І
76	Теодолітів..............	"	І
77.	Гоніометрів.............	"	І
78.	Віх.................	"	І5
79	Нівелірових рейок.......	"	4

80	Лент стальових	штук	2
8І	Автогенових апаратів ..	комп	2.
82	Кислороду балонів.......	штук	І5
83	Копрів ручних...........	комп	І
84	" парових...........	"	І
85	Станків токарних.з.інст.	штук	І.
86	" сверлільний......	комп.	2.
87	Болторізок...............	штук	2
88	Двігун внутрішнього згоран. від І0 до І5 PH............	штук	І
89	Газокалійних лихтарів......	"	3
90	Паяльних лямп..............	""	2
9І	Паяльників мідних...........	"	2
92	Бруськів точільних...........	"	І0
93	Камнів точільних...........	"	2
94	Колодок вісячих	"	20
95	Відер.........................	"".	30
96	Помп лягушечних..........	"	4
97	" для пожежі.......	"	І
98	Рукавів для них ш/ю..........	п/с.	20
99	Лебедок.	штук	4
І00	Алмазів для шкла.............	"	5
	ІХ.Водопроводні інструменти.		
І0І	Ключів американськ.труб........	штук	3
І02	К- " газових	"	3
І03	Труборізок.................. . ..	"	3
І04	Наборів гаечн.ключів від І/2 до І-го дюйма................	комп	2
І05	Клупів з газовою різьбою....	штук	2
І06	Меччиків до клупів	комп	2
І07	Тіглів для свінцю............	штук	2

Начальник Транспортового
Відділу Інженер [signature]

19

ВІДОМІСТЬ
МАТЕРІЯЛІВ РЕМОНТНИХ ВАЛОК
Ч. 2.

Ч.Ч. по черзї	НАЗВА РІЧЕЙ	Назва одиниць	Кількість	ПРИМІТКА.
	МАТЕРІЯЛИ:			
І.	Болтів 7/8 дюйма......	пудів	50	
2	Костилів ріжних......	"	50	
3	Кристовин І/9 ї І/ІІ	штук	20	
4	Залїза сорт.круглого І/2 дюйма............	пудів	50	
5	Того ж залїз.3/4 дюйм.	"	І00	
6	" " " 7/8 "	"	І00	
7	" " " І "	"	50	
8	Дроту зал.5 мелїметр	"	50	
9	Зал.сорт.квадр.І/2 д.	"	50	
І0	" полос.І/4 х 2 "	"	50	
ІІ	" кровельного	"	50	
І2	Цвяхїв тольйових	"	3	
І3	" І дюйм	"	5	
І4	" І І/2 "	"	5	
І5	" 6 "	"	І0	
І6	" 2 І/2 "	"	І0	
І7	" 3 "	"	5	
І8	" 4 "	"	5	
І9	" 5 "	"	20	
20	" 2 "	"	5	
2І	" шклярських	"	І/2	
22	Дїкту ли	аркуш	300	
23	Бїлил свїнцових	пудїв	5	
24	Сурику	"	І0	
25	Бїлил цїнкових м	"	5	

26	Окри.	пудїв	Ї0
27	Мумїї	"	Ї0
28	Сажї голяндської.	"	2
29	Асфальтової смоли.	"	20
30	Вареної олїї.	"	Ї0
3Ї	Крейди.	""	Ї0
32	Асфальтового лаку.	"	5
33	Сала мїнерального.	""	Ї
34	Свинцю для зачек.труб	"	Ї0
35	Олова.	"	Ї
36	Гуми для прокладок.	"	2
37	Шкїри для клапанїв. . . .	"	Ї
38	Клапанїв для насоса... „Вортїнгтон"	штук	Ї0
39	Азбесту лїстового.	аркуш	30
40	Гумового паперу.	"	20
4Ї	Пеньки.	пудїв	5
42	Дротого мїдн.жовт.Ї/8 ї І/Ї5 дюйма	"	Ї
	" " червоного	"	Ї
43	Цементу ~~бо~~.	бочок	Ї0
44	Алїбастру.	"	Ї0
45	Цегли огнеупорної.	штук	Ї000
46	Толю рульонїв	"	50
47	Шкла сїгн.червоного	кв.мет	20
48	" " зеленого	" "	20
49	" вїконого.	ящикїв	Ї5
50	Вугїля ковального.	пудїв	Ї000
5Ї	Бури	фунтїв	Ї0
52	Кислоти соляної.	"	20
53	Шпагату.	пудїв	Ї
54	Канату вїд Ї/2"7/8 дюйм	штук	Ї0
55	Тросу стального 3/4 "	в.саж.	250
56	Нафти.	пудїв	Ї00

57	Шмари...............	пудів	30
58	Шурупів ріжних	грос.	20
59	Петель віконих........	пар	20
60	Шпінгалетів..........	штук	І0
6І	Вітрових защіпок	"	20
62	Скоб віконих..........	пар	20
63	Петель дверних	"	20
64	Задвіжок.............	пар	І0
65	Дверних замків........	штук	І0
66	" ручок.........	"	І0
67	Дверець стопочних... ..	"	25
68	" піддувальних....	"	25
69	" прочищальних....	"	25
70	Плит кухоних........ ..	пудів	І0
7І	Горілок лямпових ріжних	штук	І00
72	Шкла лямпового.........	"	І00
73	Труб водопр.6 дюйм....	"	І0
74	" " 5 " .. .	"	І6
75	" " 4 " ...	"	30
76	" " 2 "	"	30
77	" газов.заліз.І дюйм	п.саж.	20
78	" " " 3/4 "	"	20
79	" свінцов. І/2 "	"	20
80	Вінтілів водопров.ріжн. діаметра.............	штук	25
8І	Кранів мідн.водопр.І/2 і 3/4 дюйма..........	"	І0
82	Болт. з гайк.для водопос. стачан.ріжн.розмірів...		3
83	Фасоних частин для з"єднання водопр.труб розтруби до 3 м.від 2 дюйм до 6.		
84	Тройників	"	І5
84	Колін 90 градусів......	"	І5

85	Колін І35 градусів....	штук	І5
86	Фасоних частин для з"ед нання водопр.труб флянсами до 3-х метр.від 2-х до 6 дюймів		
86	Тройників	"	І0
87	Колін 90.градусів.....	"	І0
88	" І35 "	""	І0
89	Муфт чугуних діаметром від 2-х до 6-ти дюйм.	"	І5
90	Муфт газов.од І до 3/4	"	20
9І	Конусів чугун.для перех водопров.лінії від більш діамерту до меньшого	"	І0
92	Ключів торцов.6 гран.	"	30
93	Річок кругл.залізн.	"	30

Начальник Транспортового
Відділу І н ж е н е р

Додаток до розцінчної відомости №1

Копія.

Розцінчна відомість ~~Кошторис~~ №3

на оборудовання 1-ої ремонтної валки

№ по черзі	Назва річей	Назва одиниць	Кількість	Ціна в марках: За одно	Ціна в марках: За все	Примітка
	Інвентарь					
	I Путевий інструмент					
1	Лом костильних	шт	100	900	90.000	Ціни на зазначені в цім кошторисі інвентар та матеріяли взяті по відомостям Станиславської Дирекції Залізниць по закупці інвентаря та матеріалів за підостанніх місяців.
2.	Ломів остроконечних х/р	"	60	500	30.000	
3.	Костильних молотків	"	100	250	25.000	
4.	Шаблонів для широкої кол.	"	25	800	25.000	
5.	" вузької (норм.) колії	"	40	800	32.000	
6.	Докелів	"	40	240	9.600	
7.	Ключів путевих	"	30	300	3.000	
8.	" французських	"	5	500	2500	
9.	Кувалд 20 хунтових	"	15	960	14.400	
10.	Раків	"	5	300	1.500	
11.	Станків для різки рейок	"	5	3500	17.500	
12.	Пилок для них	"	200	6	1200	
13.	Станків для свердління рейок	"	5	3.000	15.000	
14.	Сверлів до них	"	100	15	1.500	
15	Трещоток	"	6	1800	10.800	
16	Свердлів до них	"	100	15	1500	
17	Лопат залізних	"	200	60	12.000	
18	Кірко-мот.	"	60	60	3600	
19	" Підбоечних	"	100	60	6000	
20	" Остроконечних	"	60	60	3600	
21	Лопат дерев'яних	"	500	40	2000	
22	Підштопок	"	200	60	1200	
23	Анштугів	"	20	700	14.000	
24	Рокелів	"	20	20	400	
25	Уровнів	"	10	250	2.500	
26	Рейок до них	"	10	50	500	
27	Зубил стальних для рубки рейок	"	20	40	800	

№ по пор.	Назва річей	Назва одиниць	Кількість	Ціна в марках за одиницю	Ціна в марках за все	Примітка
	II Сигнальні прибори					
28	Сигнальних флагів в чохлах	шт	20	50	1.000	
29	Ліхтарів сигнальних	"	10	200	2.000	
30	" ручних	"	30	200	6.000	
31	Дисків сигнальних		10	110	1.100	
	III Теслярський інструмент					
32	Пилок поперечних	"	20	500	10.000	
33	" продовжних	"	6	400	2.400	
34	" лучкових	"	20	150	3.000	
35	Пильників для точки пилок		100	80	8.000	
36	Свердлів різних розмірів	"	60	80	4.800	
37	Долот		10	40	400	
38	Стругів		10	40	400	
39	стамесок		10	30	300	
40	Фуганків (залізних)	"	10	300	3.000	
41	Рубанків " двойних		10	250	2.500	
42	" одинарних		10	200	2.000	
43	Шерхебелів		5	150	750	
44	Зензубелів		5	150	750	
45	Фальцзубелів		5	150	750	
46	Однобарників		5	150	750	
47	Коловоротів		5	300	1500	
48	Подушок до коловоротів	"	20	60	1200	
49	Сокір теслярських		50	80	4.000	
50	" колунів		20	80	1.600	
51	Аршинів складних		10	30	300	
52	Олівців теслярських		30	6	180	
	Підйомні механізми					
53	Домкратів путніх		4	3.000	12.000	
54	" вагонних		4	4.000	16.000	
55	" паровозних 15т		6	4.000	24.000	
56	" " 20т		8	6.000	48.000	
57	" гідравлічних до 100т		4	20.000	80.000	
58	Талів симпл. до 1½-2 тон	"	2	3.000	6.000	

ВІДОМІСТЬ
РЕМАНЕНТУ РЕМОНТНИХ ВАЛЮК.
Ч.І

.Ч. о рзї	НАЗВА РЇЧЕИ	Назва оди - ниць	Кіль- кість	ПРИМІТКА.
	РЕМАНЕНТ			
	І. Колїйовий інструмент.			
І.	Лап костильних........	штук..	...І00	
2.	Ломїв гостроконечних....	"	... 60	
3.	Костильних молоткїв....	"	..І00	
4.	Шаблонїв для широк.колїї	"	...25	
5.	" " вузьк.норм.	"	...40	
6.	Декелїв	"	...40	
7.	Ключїв путевих.........	"	...30	
8.	" французськ......	"	5	
9.	Кувалд 20-ти фунтових...	"	...І5	
0.	Ракїв................	"	5	
І.	Станкїв для рїзки рейок	"	5	
2.	Пилок для них.	"	..200	
3.	Станкїв для сверлен.рейок	"	. ..5	
4.	Сверлїв до них.........	"	.І00	
5.	Грещоток........	"	..6	
6.	Свердлїв до них.........	"	.І00	
7.	Лопат залїзних.........	"	..І00	
8.	Кїрко-мотих.......	"	...6	
9.	" - пїдбивочних.......	"	..І00	
20.	" - гостроконечних....	"	...60	
2І.	Лопат дерев"яних..... .	"	..500	
22.	Пїдштопок..............	"	..200	
23.	Аншпугїв................	"	...20	
24.	Факелїв	"	...20	

№	Найменування	Од.	Кількість
	Уровнїв..................	штук.	Io
	Рейок до них............	"	Io
	Зубил стальних.для.рубки рейок..............	"	20
2			
	II.Сїгнальне приладдя.		
28	Сїгнальних прапорцїв..	"	20
29	" фонарїв.. ..	"	Io
30	Фонарїв ручних........	"	30
3I	Дїскїв сїгнальних.....	"	10
	III.Теслярський їнстум.		
32	Пилок поперечних......	"	20
33	" продовжних......	"	5
34	" лучкових	"	20
5	Пилќникїв для точкя пил.	"	100
6	Свердлїв рїзн.розмїрїв	"	60
7	Долот.	"	10
38	Стругїв...	"	10
	Ста[illegible]сок.............	"	10
0	Фуганкїв/залїзок/.....	"	10
I	Рубанкїв двой[illegible]их......	"	10
2	Одинарних.............	"	10
3	Шерхебеоїв...........	"	5
4	Земзублїв............	"	5
5	Фальцзублїв..........	"	5
6	Однобо рникїв.........	"	5
	Коловротїв...........	"	5
	Подушок для коловротїв.	"	10
	Сокир теслярських... .	"	50
0	Сокир колунїв	"	20
I	Аршинїв складних.....	"	10
2	Олївцїв теслярських...	"	30
3			
	IУ.Пїд"омнї механїзм.		
3	Домкратїв путевих	"	4

№	Назва	Од.	К-сть
54	Домкратїв вагових..........	штук	4
55	" паровозних 15 тон..........	"	6
56	" 20 тон..........	"	8
57	" гїдравличн. до 100 тон..........	"	4
58	Талїв силою до 1 1/2-2 тон	"	2
	У. Слюсарський їнструмент.		
59	Стулових тискїв..............	"	3
60	Паралельних "	"	3
61	Начїння слюсарського.	комп.	2
62	Пильникїв рїжн. розмїрїв....	штук	60
63	Рашпилїв	"	5
64	Клупїв з мётчиками.......	комп.	2
	УІ. Столярський їнструмент.		
65.	Варштатїв столярськ..........	штук	1
66	Їнструментїв "	комп.	2
	УІІ. Ковальський їнструмент.		
67	Переносних горнїв..........	штук	4
68	Набор начиння для клепки заклепок....................	комп.	1
69	Ковальних мїхїв..............	штук	1
70	Ковальського начїння..........	комп.	3
71	Наковалень 5-ти пудових ...	штук	2
	УІІІ. Инший їнвентарь.		
72.	Дризин великих..............	штук	1
73	Шведок	"	2
74	Вагонеток	"	6
75	Нївелїрїв..............	"	1
76	Теодолїтїв..............	"	1
77.	Товїометрїв..............	"	1
78.	Вїх..............	"	5
79	Нївелїровочних рейок.	"	4

80	Лент стальових	штук	2
81	Автогенових апаратів ..	комп	2.
82	Кислороду балонів........	штук	I5
83	Горнів ручних..............	комп	I
84	" парових...... ..	"	I
85	Станків токарних. з. моот.	штук	I.
86	" сверлільних.....	комп.	2
87	Болторізок................	штук	2
88	Двігун внутрінього згоран. від I0 до I5 РН.	штук	I
89	Газокалійних лихтарів.. ...	"	3
90	Паяльних ламп................	""	2
9I	Паяльників мідних..............	"	2
92	Брусків точільних.	"	I0
93	Камнів точільних.......... .	"	2
94	Колодок вісячих	"	20
95	Відер......	""	30
96	Помп лягушечних........	"	4
97	" для пожежі.........	"	I
98	Рукавів для них п/м...... ...	п/с.	20
99	Лебедок.	штук	4
I00	Алмазів для шкла........... ...	"	5
	IX. Водопроводні інструменти.		
I01	Ключів американьськ. труб.....	штук	3
I02	К- " газових	"	3
I03	Труборізок..	"	3
I04	Наборів гаечн. ключів від I/2 до I-го дюйма........................	комп	2
I05	Клупів з газовою різьбою....	штук	2.
I06	Меччиків до клупів	комп.	2
I07	Тігеїв для свїнцю.	штук	2

Начальник Транспортового
Відділу Інженер.

ВІДОМІСТЬ
МАТЕРІАЛІВ РЕМОНТНИХ ВАЛОК
Ч. 2.

[illegible]	НАЗВА РІЧЕЙ	Назва одиниць	Кїль-кїсть	ПРИМІТКА.
	МАТЕРІАЛИ:			
				
I.	Болтїв 7/8 дюйма......	пудїв	50	
2	Костилїв рїжних......	"	50	
3	Хрестовин I/9 ї I/II	штук	20	
4	Залїза сорт.круглого I/2 дюйма...........	пудїв	50	
5	Того ж залїз.3/4 дюм.	"	100	
6	" " " 7/8 "	"	100	
7	" " " I "	"	50	
8	Дроту зал.5 мелїметр	"	50	
9	Зал.сорт.квадр.I/2 д.	"	50	
0	" полос.I/4 х 2 "	"	50	
I	" кровельного	"	50	
2	Цвяхїв тольйовых	"	3	
3	" I дюйм	"	5	
4	" I I/2 "	"	5	
	" 6 "	"	10	
	" 2 I/2 "	"	10	
	" 3 "	"	5	
	" 4 "	"	5	
	" 5 "	"	20	
	" 2 "	"	5	
	" шклярських	"	I/2	
	Дїкту	аркуш	300	
	Бїлил свїнцових	пудїв	5	
	Сурику	"	10	
	Бїлил цїнкових	"	5	

6	Охри...............	пудів	10
27	Мумії..............	"	10
28	Сажі голяндоької.....	"	2
29	Асфальтової смоли....	"	20
30	Вареної олії.........	"	10
31	Крейди...............	"	10
32	Асфальтового лаку....	"	5
33	Сала мінерального......	"	1
34	Свинцю для вачок.труб	"	10
35	Олова................	"	1
36	Гуми для прокладок.....	"	2
37	Шкіри для клапанів....	"	1
38	Клапанів для насосів „Вортінгтон"	штук	10
39	Азбесту лїстового.....	аркуш	30
40	Гумового паперу........	"	20
41	Пеньки...............	пудів	5
-	Дротого мідн.жовт.1/8 і 1/15 дюйма.........	"	1
	" " червоного	"	1
43	Цементу	бочок	10
44	Алїбастру...........	"	10
45	Цегли огнеупорної.....	штук	1000
46	Толя рульонів	"	50
47	Шкла сігн.червоного	кв.мет	20
48	" " зеленого	" "	20
49	" віконого.........	ящиків	15
50	Вугїля ковальського.....	пудів	1000
51	Бури	фунтів	10
52	Кислоти соляної.......	"	20
53	Шпагату........	пудів	1
54	Канату від 1/2"7/8 дюй	штук	10
55	Тросу стального 3/4 "	в.саж.	250
56	Нафти..........	пудів	100

57	Шмари.	пудїв	30	
58	Шурупїв рїжних	грос.	20	
59	Петель вїконих........	пар	20	
60	Шпїнгалетїв............	штук	I0	
61	Вїтрових защїпок	"	20	
62	Скоб вїконих...........	пар	20	
63	Петель дверних	"	20	
64	Задвїжок................	пар	I0	
65	Дверних замкїв.........	штук	I0	
66	" ручок..........	"	I0	
67	Дверець стопочних... ..	"	25	
68	" пїддувальних....	"	25	
69	" прочищальних....	"	25	
70	Плит кухоних........ ..	пудїв	I0	
71	Горїлок лампових рїжних	штук	I00	
72	Шкла лампового.........	"	I00	
73	Труб водопр.6 дюйм.....	"	I0	
74	" 3 " ...	"	I6	
75	" " 4 "	"	30	
76	" " 2 "	"	30	
77	" равон.залїз.I дюйм	п.саж.	20	
78	" " " 3/4 "	"	20	
79	" свїнцов. I/2 "	"	20	
80	Вїнтїлїв водопров.рїжн. дїаметра..............	штук	25	
8I	Кранїв мїдн.водопр.I/2 ї 3/4 дюйма...........	"	I0	
82	Болт. з гайк.для водопо-стачан.рїжн.розмїрїв...		3	
83	Фасоних частин для з"єд-нання водопр.труб роз-труби до 3 м.вїд 2 дюйм до 6.			
[illegible]	Трійникїв	"	I5	
84	Колїн 90 градусїв......	"	I5	

85	Колїн 135 градусїв.....	штук	15
[illegible]	Фасоних частин для з"єднання водопр.труб флянсами до 3-х метр.від 2-х до 6 дюймїв		
86	Тройникїв	"	10
87	Колїн 90.градусїв....	"	10
88	" 135 "	"	10
89	Муфт чугуних дїаметром вїд 2-х до 6-ти дюйм.	"	15
90	Муфт газов.од 1 до 3/4	"	20
91	Конусїв чугун.для перех водопров.лїнїї вїд більш дїамерту до меньшого	"	10
92	Ключїв торцов.6 гран.	"	30
93	Пїчок кругл.валїзн.	"	30

Начальник Транспортового
Вїддїлу Інженер

№	Назва річей	Назва одиниці	Кількість	Ціна в марках за одиницю	Ціна в марках за все	Примітка
	V Слюсарський інструм.					
59	Струбових тисків	шт	3	3.000	9.000	
60	Паралельних тисків	"	3	3000	9000	
61	Начиння слюсарського	Ком.	2	2.000	4.000	
62	Пильників ріжн. розм.	шт	60	70	4.200	
63	Рашпилів		5	70	350	
64	Клупів з мітчиками	Ком	2	5.000	10.000	
	VI Столярський інструм.					
65	Верштатів столяр.	шт	1	2.000	2.000	
66	інструмен. "	Ком	2	2.000	4.000	
67	**VII Ковальськ. інстр.**					
	Переносних горнів	шт	4	4000	16.000	
68	Набор начиння для клепан. заклепок					
69	Ковальних міхів	Ком	1	1.000	1.000	
		шт	1	4.000	4.000	
70	Ковальського начиння	Ком	3	2000	6.000	
71	Наковальня 5-ти пуд.	шт	2	5000	10.000	
	VIII Інший інвентар					
72	Дрезин великих шир.	"	1	20.000	20.000	
73	Шведок	"	2	25.000	25.000	
74	Вагонеток	"	6	20.000	120.000	
75	Нівелірів		1			За відсутністю прейскурантів ціни за геодезичн. інструменти допускаю оцінку за весь комплект 60.000 марок.
76	Теодоліт		1			
77	Гоніометрів	"	1			
78	Віх		15			
79	Нівелірувочних рейок		4			
80	Лент стальовак		2			
81	Автогенових апаратів	Ком	2	10.000	20.000	
82	Кольору балонів	шт	15	5.000	75.000	
83	Котел ручний	Ком	1	30.000	30.000	
84	" паровий		1	400.000	400.000	
85	Станків токарних	шт	1	200.000	200.000	
86	" свердлильних		2	250.000	500.000	

№ по пор.	Назва річей	Назва одиниць	Кількість	Ціна в марках: За один	Ціна в марках: За все	Примітка
87	Болторізок.	шт	2	200.000	400.000	
88	Лещат внутр. 2гор. 10-15 РН	"	1	250.000	250.000	
89	Газокалільних лихтарів	"	3	5.000	15.000	
90	Паяльник ламп.	"	2	5000	10.000	
91	Паяльників мідних	"	2	150	300	
92	Брусків точильник	"	10	100	1000	
93	Каменів "	"	2	1000	2000	
94	Колодок висячих	"	20	80	1.600	
95	Відер		30	150	4.500	
96	Помп смазочних	"	4	2500	10.000	
97	" для пожарні	"	1	25.000	25.000	
98	рукавів до них	п. с.	20	400	8.000	
99	Лебедок	шт.	4	8.000	32.000	
100	Алмазів для шкла	"	5	800	4000	
IX	**Водопровідні і пар.**					
101	Ключів Амерік. труб.	"	3	600	1800	
102	" газових	"	3	600	1800	
103	Труборізок	"	3	70	210	
104	Наборів гаєчн. ключів від 1/2 до 1"	Ком.	2	70	140	
105	Клуппів з газов. різьб. (тр.)	шт.	2	4000	8000	
106	Метчиків до клуппів	Ком.	2	150	300	
107	Тиглів для свинцю	шт.	2	500	1.000	
	Матеріали					
108	1 Болтів 7/8"	пуд	50	372	1860	
109	2 Костилів рілсн.	"	50	240	12.000	
110	3 Хрестовини пароводн. тр. 1/2 і 1/"	шт.	20	Стар.		
111	4 Залізо сортов. круг. 1/2"	пуд	50	560	28.000	
112	5 " " " 3/4	"	100	560	56.000	
113	6 " " " 7/8	"	100	560	56.000	
114	7 " " " 1"	"	50	560	28.000	
115	8 Дроту залізн. 5 м/т	"	50	560	28.000	
116	9 Залізо сорт. квадр. 1/2"	"	50	560	28.000	
117	10 " подосовою 1/4 x 2"	"	50	560	28.000	

№ по черзі	Назва річей	Назва одиниць	Кількість	Ціна в марках: За одно	Ціна в марках: За все	Примітка
118 11	Заліза кровельного —	пуд.	50	560	28.000	
119 12	Цвяхів толлових	"	3	640	1920	
120 13	" 1"	"	5	640	3200	
121 14	" 1½"	"	5	640	3200	
122 15	" 6"	"	10	640	6400	
123 16	" 2½"	"	10	640	6400	
124 17	" 3½"	"	5	640	3200	
125 18	" 4"	"	5	640	3200	
126 19	" 5"	"	20	640	12800	
127 20	" 2"	"	5	640	3200	
128 21	" шкмарських	"	½	640	320	
129 22	Дікту	шт.	300	3000	900.000	
130 23	Білил свинцевих	пуд	5	2880	14.400	
131 24	Сурику	"	10	2880	28.800	
132 25	Білил цинкових	"	5	2880	14.400	
133 26	Охри	"	10	2880	28.800	
134 27	Мумії	"	10	2880	28.800	
135 28	Сапсі голяндської	"	2	5600	11200	
136 29	Асфальтової смоли	"	20	2880	57.600	
137 30	Асфальтового лаку	"	5	2880	14.400	
138 31	Вареної олії	"	10	480	4800	
139 32	Крейди	"	10	2880	28.800	
140 33	Сала мінерального	"	1	1120	1120	
141 34	Свинцю для зачек. труб	"	10	640	6400	
142 35	Олова	"	1	640	6400	
143 36	Гуми для прокладок	"	2	19.200	38.400	
144 37	Шкіри для клапанів	"	1	8000	8000	
145 38	Клапанів для насоса "Вортінгтон"	шт.	10	900	9000	
146 39	Азбесту листового	листів	30	300	9.000	
147 40	Гумового папіру	"	20	6400	128.000	
148 41	Жести	пуд	5	4000	20.000	
149 42	Дроту мідн. тов. 1/8" 1/15"	"	1	1120	1120	
	" " червон. " "	"	1	1120	1120	
151 43	Цементу	бочка	10	205	2050	
152 44	Алебастру	"	10	500	5000	

№ п/п	Назва речей	Назва одиниці	Кількість	в марках за одно	в марках за все	Примітка
45 153	Цементу супорний	шт.	1000	2500 за тис.	2500	
46 154	Толю руланів	"	50	1500	75000	
47 155	Шкла сігнальн. червон.	кв.				
48 156		шт.	20	300	6000	
49 157	" " зеленого	"	20	300	6000	
50 158	" віконного ящик	"	15	250	3750	
	Вугілля ковального					
51 159	Бури	пуд.	1000	27	27000	
52 160	Кислоти соляної	фун.	10	640	6400	
53 161	Шпагату	"	20	80	1600	
54 162	Канату в 9 1/2" 7/8" 5"	пуд	1	2560	2560	
55 163	Тросу стального 3/4"	шт	10	2560	25.600	
56 164	Нафти	р. сот.	250	2400	600.000	
57 165	Шнорі	пуд	100	58	5800	
58 166	Шурупів різни.	"	30	112	3360	
59 167	Петель віконних	дюж	20	100	2000	
60 168	Шпінгалетів	пар	20	20	400	
61 169	Віконних защіпок	шт.	10	50	500	
62 170	Скоб віконних	"	20	7	140	
63 171	Петель дверних	пар	10	6	60	
64 172	Задвижок	"	20	40	800	
65 173	Дверних замків		10	40	400	
66 174	" ручок	шт.	10	78	780	
67 175	Дверец топочних	"	10	78	780	
68 176	" оддувальних	"	25	110	2750	
69 177	" прочищальних	"	25	160	4000	
70 178	Плит кухонних	"	25	32	800	
71 179	Горілок ламп. різни.	пуд	10	30	300	
72 180	Шкоток ламповів	шт.	20	60	1200	
73 181	Труб. водопровод. 6"	"	100	5	500	
74 182	" " 5"		4 10	600	2400	
75 183	" " 4"	"	8 16	600	4800	
76 184	" " 2"		12 20	600	7200	
77 185			12 50	600	7200	
78 186	" газов. зал. 1"	п. сот	20	300	6000	
	" " 3/4"		20	300	6.000	
79 187	" свинц. 1/2"		20	400	8.000	

№ черг.	Назва річей	Назва одиниць	Кількість	Ціна в марках за одно	Ціна в марках за все	Примітка
188	Вентилів водопр. різн. діам.	шт.	12	1000	12.000	
189	Кранів мідн. водопр. 1/2"-3/4"	"	10	300	3.000	
190	Болтів з гайками для водопост. різн. розм.	"	3	380	1140	?
	Фасонних частин для з'єднання водопровод. труб. раструбн. розм. від 2" до 6"					
191	Трійників	"	15	80	1200	
192	Колін 90°	"	15	80	1200	
193	" 135°	"	15	80	1200	
	Фасонних частин для з'єднання водопроводних труб різьб. розм. від 2" до 6"					
194	Трійників		10	80	800	
195	Колін 90°		10	80	800	
196	" 135°		10	80	800	
197	Муфт чугунних діам. 2 до 6"		15	50	750	
198	" газових 1"-3/4"		20	40	800	
199	Конусів чугунних для переходу водопровод. ліній від більшого діаметру до меншого		10	50	500	
200	Ключів торцов. разн.	"	30	400	12.000	
201	Пічок кругних заліз.	"	30	1000	30.000	

Разом 5.599.060 м-к, кругло = 5.600.000 мар.

Вводючи валютний коефіцієнт 10 одержимо суму 56.000.000 карб.

Підписали:
Директор Д-ту Нового Будівництва [illegible]
Начальник відділу Грабина, Склов спец.
інженер О. Петрів

Вірно: Діловод Совлев

Страви

Печиво

" "Вісти II-го серпня 1921 р.ч.145.Харьків"

КРИЗА в ДОНБАСІ.

За данними одержаним Головним паливним управлінням, становище в Донецькій водозбфрі, по окремих районах, уявляється в такім вигляді: в Алмазному районі брак навантаження, здобич нижча за власні потреби рудників, тому треба перекидувати паливо з дрібних шахт для ратунку більших. В Семейкінськім районі здобич припинено. Самі шахти паливом забезпечені на тиждень. Навантаження не перевищує 4-х вагонів на добу. В Макієвськім районі в липні навантажено не більш як 300 тисяч пудів. І тут для поратунку шахт, вугіль перекидується з копальні на копальню. В Гришенському районі буде виконано 2/3 наряду, щодня здобич підупадає. В Юзівському районі навантаження припинено по всіх станціях ще в липні. В Бахмутськім і Должанськім районах - здобичі нема.

Загальне навантаження в Донбасі на протязі перших 15-ти днів липня - 2836 вагонів, в тім числі 986 вагонів вугілля і 299 вагонів штибу.

Занайомившись з наведеними вище данними, бюро Ц.К. паливного пляну ухвалило - серпневий вивізний плян затвердити, залізниці задовольнити в першу чергу. Заразом запропонувало головпаливу стриматися від складання вересневого пляну паливопостачання, з колес. по Україні, але до з"ясування становище на місцях в Донбасі. Коли б до дня 6-го серпня становище не з"ясовалося, то південпал повідомити про те, що на вересень місяць автоматично розповсюджується серпневий плян.

Кретичне становище в Донбасі за думкою Ц.К.Палу, в найближчому часі не може покращати через це не можно сподіватися на здійснення серпневого пляну, окрім того, що будуть задоволені в першу чергу потреби залізниці і то зі старовинних остатків вугілля.

За для вивозу цих достатків на станції навантаження треба порушити справу про натужне пересування до Донбасу автохурового транспорту.

Вантаження нерфстевого /мінерального/ палива в Донбасі /в червні місяці.

За попередніми диспетчерськими відомостями в Донбасі за червень навантажено:

Каменого вугілля - 5,5 міліон. пудів.
Антрацита - 4,7 " "
Кокса - 0,2 " "

Разом...... 11,4 лише пудів усіх гатунків, з них безвартного вугіля і штибу біля 3-х міліонів пудів, таким чином кращого гатунку навантажено 8,5 міліонів пудів.

Півдпал спочатку дав наряд на 19,1 міліонів пудів кращого гатунку, але через відміну умови в Донбасі за здобичу, а саме в зв"язку з браком харчів, наряд цей був умалений до 11,3 міліона пудів і не вважаючи на це, навіть умаленого наряду було здійснено меньше на 3 міліона пудів себ-то на 26%.

Наряд на безвартний вугіль і шиб дадо в червні на 6,6 міліон. пудів здійснено ж його меньше на половину.

Сумарне червневе навантаження усіх гатунків палива нижче наряду /11,6 + 6,5/ = 18,1 міліонів пудів, на 7,7 міліонів пудів, себ-то на 37%.

Загального навантаження в 11,6 міліонів пудів відправлено по адресу залізниць:

кам"яного вугілля - 2,6 міліонів пудів.
антрацита - 1,9 " "

Разом 4,5 " "
при наряді 7,5 " "
себ-то не довантажено 3,2 міліонів чи 42%.

За для инших груп узятників /получитель/ відправлено:

кам"яного вугілля 2,9 міліонів пудів
антрацита 3,8 " "
кокса 0,2

разом..6,9 міліонів пудів

усіх гатунків,серед них безвартного гатунку біля 3-х міліонів пудів недонавантажено усіх гатунків проти умаленого наряду 9,7 міліонів пудів - 40%.

Порівнюючи це навантаження з травневим навантаженням /сумарне навантаження 15,4 міліона пудів/ спостерігаємо,що недовантажено 4 міліона пудів себ-то 35%.

Гострий упадок навантаження не рістевого палива в червні з"ясовуємо виключно харчовою справою. Харчова криза в Донбасі виявилася під кінець Травня,коли робітники почали уходити з а харчем до ріжним місць частина навіть поїхала на батьківщину на Орловщину і инші губернії,де передбачався кращий ніж на півдні врожай.

В наслідок,за відомостями Ц.П.К.П. здобич в червні визначалася в 18-19 міліонів пудів,що відповідає травневій здобичі минулого 1920 року /18,6 міліонів пудів/ і нижча ніж здобич великоднево травня б/р. /20,4 міліона пудів/ на 5-6 міліонів пудів. Між иншим коли більш правель та сістематично постачати робітникам харчі, здобич в червні повинна була бути не нижче 30-32 міліона пудів, наближаючися до березневої здобичі б/р..

Постачати залізницям потрібно 7 міліонів пудів в дійсности як вирішено вище,відправлено 4,5 міліонів пудів. Через таку катастрофічну приставку палива на адресу комунікації,південна округа шляхів сполучення умалила на 3-й десятиденний період план перевозки вантажів по залізницям південої округи до 1460 вагонів замісць 2-х тисяч вагонів.

Мізерне навантаження,натурально не сприятливо відбивається на постачанні заводам та фабрикам. Через цю шкоду нема спромоги підтримувати на півдні навіть одну гамаровню /доменну пічку/ за-для гамару мінімальної кількости чавуну,що його потрібно за-для дальшої переробки в штабувальний - прокатний метал.

32

"Красная армія" ч. 149 10 августа 1921 року

Донбас угасает.

Спасайте Донбас.

Царь голод б"ет одновременно по разним направленіям. Сейчас он нащупал самий ценний район нашей страни Донецкій Басейн.
Било би величайшей ошібкой, еслі би ми із за кріков о помощі в Поволжья не прислушалісь к тому, что проісходіт во "всеросійской кочегарке".
Трудние моменти переживал Донбас. Сейчас он вступіл в період КАТАСТРОФІЧЕСКІЙ. В ряде угольних районов /Луганском, Бахмутском, Семетконском/ добича угля совершенно прекратілася. В другіх добича впала до нічтожних цифр. Доходіт до того, що приходіться подвозіть УГОЛЬ МЕЛКІХ ШАХТ ДЛЯ СПАСЕНІЯ КРУПНИХ. Нет возможности поддержать на Юге даже ОДНУ ДОМІННУЮ ПЕЧЬ ДЛЯ ВИПЛАВКІ ЧУГУНА. Проізводітельность забойщіка, равная в марте 1958 пудов, упала в іюне до 1299 пудов і продолжает катастрофіческі падать. Донбас угасает. В марте етого года, когда ми подвезлі к Донбасу 819 тисяч пудов хлібних грузов /101% потребности/ добича вугля тоже поднялася до 33 міліонов пудом. Но в іюне Донбас полічіл уже в двое меньше хлебних грузов всего 479 пудов... в іюле еще меньше.
В результате голодные шахтери падают от ізнеможенія.
Кочегари падают без сознанія. Телеграфірують із одного пункта Донбаса /Криндачевского района./
Вместе з голодом шествует по Донбасу і халера. Рабочіе разбегаются в поісках хлеба, бросая работу.
Ми находімся перед угрозою омертвенія Донбаса, а с нім омертвеет і железная дорога і вся наша промишленость".

33

РЕФЕРЕНТУРА
МІНІСТЕРСТВА ШЛЯХІВ

Транспортовий Відділ

" 23 " серпня 1921 р.

Ч. 32

м. Постою

Начальнику Цівільного Керування.

Рапортом від 22-го серпня б/р. під ч. 30, я докладав, що по-де-яким міркуванням прийдеться на протязі перших двох тижднів після розпочаття повстання обмежитись тільки частиною вимагаемого вугілля в кількости 5 вагонів, 150 пудів шмари і 200 пудів гасу на добу.

На всякій випадок треба бути підготовленими до того, що можливо ми не одержимо і цеї зазначеної норми вугілля а рух потягів треба буди во всякім разі забезпечити паливом.

Рахувати на великі запаси палива по лісовим розробкам, які можуть перейти до нас, цілком не можливо, що підтверджуеться інформаціями з місць.

В часи переходові, Українська валюта безумовно не встановиться від разу, особливо на Україні, і для заготовки палива прийдеться викидати величезні гроші.

Для уникнення провадження величезних витрат, які зможуть обезсилити нашу Скарбницю і создати фінансовий кризис, треба підшукати таких засобів до забезпечення залізниць паливом, щоб вони були приемлемі.

Таких способів може бути два:

1/ способи - які приміняються більшовицькою владою,

2/ способи - натурної повиности.

Розглянемо окремо кожний їз зазначених мною спосіб.

1). В настоящий мент більшовики за заготовку під-

возку,навантажку платять з куба - І5 тисяч карбованців совітськими, ІЗ фунтів соли, 3/4 фунта тютюну, 7 коробок сірників, 6 аркушів курительного паперу, І аршин мануфактури. Треба зазначити,що в тих місцевостях,де більшовицька влада своєчасно і повністю видає належне, селянство досить охоче працює по лісовим заготовкам.Коли перевести цей пайок на польську валюту,то виходе що вартість його по сучасним цінам рівний І009 марок..

Із вищезазначеного само собою напрошується вирішення першого питання організувати заготовку палива закупивши в Польщі необхідну кількість продуктів,які потрібує селянство і видавати його селянам, і крім того де-яку кількість грішми, що може бути тільки встановлено на місці.

Треба мати на увазі,що для руху пересічно 2 пари по всьому Правобережжю на добу потрібно буди біля 750 кубів дров на добу. З цього можна підрахувати кількість і вартість деного пайку, який потрібно буде видавати.

Щоденна витрата тільки на одні матеріяли виразиться сумою 756.750 польських марок, не рахуючи витрат на доставку і утрату.

Зараз нам трудно предбачати,який буде курс Української гривні,порівнюючи до польської марки.

2/ Коли ми станемо на той шлях,що не можимо викидати величезні гроші,завдяки невстановленню курсу Української валюти і тим її обезцінювати,необхідно буде перейти до способу натурної повиности.

Підрахувавши кількість робітників і фір потрібних для щоденої роботи по кожній окремій лісовій розробці,прийдеться видавати наряди по селам,які лежать не далі 3-х верст від місця на поставку необхідної кількости робітників і фір.

Для того,щоби заохотити селянство до цієї примусової скритої роботи,необхідно об"явити,що ті,котрі будуть працювати на розробках,будуть звільнятися від військової мобілізації.

Робітникам і кінним фірам необхідно буде встановити в залежности від місцевих умов ту, або иншу тверду платню за заготовку одного куба палива.

Цей останній спосіб, є надзвичайно не бажаним, для того, що може викликати незадоволення серед селянства против Влади. Безумовно, що таким способом довго користуватися не доведеться, тому, що не будемо мати під рукою сталої організації військової, котра би стежила за своечасним виконанням нарядів. Необхідно буди встановити кругову поруку. Гадаю необхідним не гаючи часу, обміркувати це питання в Комісії з представниками Міністерства Фінансів, Господарчих Справ і Внутрішніх Справ. Можливо, що прийдеться для проведення в життя цього способу, видати окремий закон, або наказ.

Я не торкався тут питання, що можна буде використовувати тимчасовво де-яку кількість і залізничників, на протязі праці комісій по перегляду штатів, але ж їх не вистарчить.-

Начальник Транспортового
Відділу Інженер [signature]

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ

ЕЖЕДНЕВНАЯ ГАЗЕТА Общеплановой комиссии при С. Т. О. и экономических комиссариатов Р. С. Ф. С. Р.: Высовнархоза, Н. К. П. С., Наркомвнешторга, Наркомпрода, Наркомфина, Наркомзема, Ц. С. У. и Наркомтруда.

Выходит в Москве с 6 ноября 1918 г.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Редакция и Главная Контора: Москва, Мясницкая, 20. Телеграфный адрес «Экономжизнь». Телефоны редакции: [illegible]. Прием редактора от 3 до 4 ч. д. Рукописи должны быть написаны четко на одной стороне листа и не возвращаются.

Отделение редакции и конторы в ПЕТЕРБУРГЕ: Проспект 25-го Октября, д. № 40. Телефоны: 1-05-77, 5-15-29, 63-63 и 2-17-13.

ПОДПИСКА НА ГАЗЕТУ ПРИНИМАЕТСЯ во всех губернских, уездных и других отделениях ЦЕНТРОПЕЧАТИ на всей территории Р. С. Ф. С. Р. только от учреждений и организаций.

№ 137 ВОСКРЕСЕНЬЕ, 26 июня 1921 г. № 137

Центральная особая комиссия СТО по учету всех видов проволоки республики, образованная на основании постановления СТО от 1 сего июня, настоящим доводит до сведения всех учреждений и лиц, что с 16 сего июня приступила к работе и помещается: Б. Дмитровка, 22, кв. 8, телефон председателя М. И. Гарютина 98-30, телефон секретаря Б. А. Гольцева 2-38-05.

Для Туркестанского Отделения Российского Телеграфного Агентства (Роста) срочно требуются литературные сотрудники: раз'ездные инструктора, редакторы, репортеры и литературные корректора—ин.

С предложениями обращаться в Центророста, Юшков пер., дом бывш. Страхового Общества Россия, 6 под'езд, 5 этаж, к уполномоченному Туркестанского Отделения Роста ежедневно от 10 до 1 часа дня.

Сокращение числа работников транспорта.

Постановлением Совета Народных Комиссаров от 3 мая образована чрезвычайная комиссия по сокращению работников транспорта, которая должна выяснить размеры возможного сокращения числа рабочих и служащих ж.-д. и водного транспорта и к 1-му июля с. г. провести это сокращение в жизнь. Этим постановлением имеется в виду, с одной стороны, оздоровить общую работу ж. д., довести до нормальных размеров количество работников по НКПС в соответствии с его работой и, с другой стороны, передать другим хозяйственным органам все излишки рабочих, которые сейчас являются баластом в ж.-д. и водном деле и фактически не заняты производительным трудом и в которых ощущают острый недостаток различные отрасли народного хозяйства.

Это постановление Совета Народных Комиссаров имеет крупное значение, как первый шаг к практической попытке подойти вплотную к рассмотрению количества занятых у нас рабочих и служащих, к выяснению существующего несоответствия между наличной рабочей силой и потребностью в ней, и освобождению излишнего числа работников. Именно с этой точки зрения привлекает к себе особенное внимание работа чрезвычайной комиссии.

Резкое увеличение числа ж.-д. работников сравнительно с до-военными годами при одновременном резком падении количества рабочих в основных отраслях промышленности уже давно установлено. При сопоставлении данных, собранных А. Рашиным (материалы по статист. труда работников транспорта), с имеющимися данными для 1921 г. можно проследить, как в течение нескольких лет и особенно в последнее время увеличивалась численность ж.-д. рабочих и служащих. Всего числилось на ж. д.:

	Общее число работников.	Число работников на 1 версту.
1913 год	815.507	12,8
1915 „	905.289	15,2
Конец 1920 года	1.193.893	19,4
Февраль—март 1921 г.	1.259.493	20,9
1 мая 1921 года	1.338.000	21,8

Если учесть то обстоятельство, что в 1920 году и в настоящее время работа ж. д. понизилась в несколько раз по сравнению с до-военным периодом, и что в составе работников ж.-д. транспорта не произошло резких изменений, как это имело место в промышленности, то беспрерывное увеличение ж.-д. персонала и поверстного числа работников необходимо будет признать совершенно ненормальным.

Более детальное ознакомление с данными о числе работников на каждую версту наталкивает и на другое—на полную неравномерность в обеспечении рабочей силой ж. д., на резкое колебание этого поверстного количества работников по отдельным дорогам. По последним данным число железнодорожников на 1 версту колебалось, например, от 16,1 человека (Владикавказская дорога) до 42,7 человек (Николаевская дорога) при среднем коэффициенте в 20,9 работников на каждую версту. Особенно высокий коэффициент числа работников замечался кроме Николаевской еще на дорогах Сызрано-Вяземской—33,5, Александровской—33,8, Курской—34,1, Самаро-Златоустовской—28,2 и других.

Несоответствие между наличным составом и действительной потребностью дорог уже осознана и самим НКПС, которым признается полное установлением наличие на ж. д. излишних рабочих и служащих по сравнению с потребностью, исходящей из фактической возможности выполняемых заданий, а также целесообразным сокращение рабочих и служащих в ближайшее время в размере не менее 10% от общего числа работников сети, а в дальнейшем и в более крупных размерах.

Будут ли достигнуты на практике эти результаты, сейчас сказать еще трудно. Однако, уже сейчас возникают сомнения в правильности проводимого сокращения ж.-д. персонала. При определении разверстки предстоящего сокращения рабочих и служащих приходится оперировать с цифрами, которые в недостаточной мере характеризуют и наличный численный состав работников, и возможность его сужения по отдельным дорогам в зависимости от об'ема их работы. Приходится поэтому большей частью действовать «с осторожностью» и достигнуть теоретического сокращения приблизительно на 138 тыс. человек, доведя количество рабочих и служащих на 1 версту до минимума в 15,2 и максимума 30,6 человек и в среднем до 20,0 человек на каждую версту. Сравнивая эти нормы с до-военными коэффициентами, надо признать, что и после сокращения персонала наши дороги сохранят сравнительно расширенный состав работников.

Будут ли намеченные 138 тыс. человек, ненужные транспорту, использованы для других отраслей народного хозяйства, нуждающихся в пополнении рабочего состава своих предприятий?

На этот вопрос нельзя дать безусловно утвердительного ответа. Прежде всего, нельзя сказать, что освободится именно такое количество работников, как это установлено разверсткой, так как имеется в виду произвести сокращение численности состава на 10%, исходя из списочного состава на 1 мая 1921 г. Однако, за истекшие 1½—2 месяца на большинстве дорог произошел некоторый отлив рабочих и служащих, который теперь будет включен в сокращаемое количество. Далее, сокращение будут подлежать, в первую голову, неквалифицированные рабочие, конторский персонал и непролетарский элемент, лица, проявлявшие наименьшие наклонности к трудовой деятельности, т.-е. именно те работники, которые легче всего всегда рассасываются и ускользают от всякого учета, мобилизации и пр., и которые, с точки зрения интересов народного хозяйства, представляют наименьшую ценность. В отношении квалифицированных рабочих имеется столько оговорок, что о какой-либо реальной величине освобождающейся рабочей силы, говорить не приходится. Наконец, вся намеченная организационная система проведения в жизнь этого сокращения путем создания окружных и дорожных комиссий по образцу центральной с особыми инструкторскими отрядами не дает необходимой гарантии успешного осуществления поставленной задачи на местах в интересах всего народного хозяйства в целом и без ущерба транспорту.

Нет сомнения в том, что при разрешении и проведении сокращения ж.-д. персонала необходимо проявить определенную осторожность и руководствоваться практической целесообразностью. Но в то же время к вопросу о сокращении ж.-д. персонала, как к первой попытке подойти вплотную к пересмотру численности рабочих, надо отнестись со всей серьезностью и вдумчивостью и достигнуть действительного осуществления поставленных задач. Исходя из интересов, не руководствуясь никакими ведомственными соображениями, надо правильно учесть потребность транспорта в необходимых ему работниках и выделить все то, что является ненужным для ж. д. и может быть использовано в других отраслях народного хозяйства.

А. Р.

Навоз в обмен за овощи.

Среди различных предложений и проектов, присылаемых в Наркомзем, наряду с проектами о восстановлении мелких имений, написанными бывшими мелкопоместными владельцами, или проектами передачи совхозов в аренду всем желающим, попадаются в большом количестве и подлинно крестьянские и пролетарские предложения.

Из них бывают и несколько наивные—вроде одного проекта, присланного монтером, об использовании дирижаблей и аэропланов вместо [illegible] пригородных [illegible]—для поливки полей и огородов, но бывают весьма интересные, а главное практически вполне осуществимые.

К разряду именно таких предложений относится предложение московского рабочего, возчика П. Миронова, крестьянина Тульской губернии, об обмене навоза на овощи *).

В начале своего письма т. Миронов пишет: «25-го мая в Москве и Московской губернии началась подготовительная работа очистки дворов от мусора и навоза,—примите мой совет к сведению: у нас мусора, перегноя и навоза столько и я этому рад—почему, а потому, что мы все живущие в Москве: 1) спасены от заразы и 2) и те, которые будут работать над уборкой мусора и навоза, обеспечены будут в будущем году картофелем, капустой и прочими овощами, только нужно раньше договориться со всеми огородниками или с ведущими советскими огородами—сколько они предоставят за пуд навоза, доставленного на огород, капусты или картофеля».

В этом предложении сказываются хозяйственные соображения крестьянина, одновременно являющегося городским рабочим по транспорту.

В то время, как [illegible] вания гораздо более ценной для деревни валюты—навоза. Надо действительно только договориться—сколько огородники дадут овощей за навоз. Для примерного расчета можно указать следующие цифры. На десятину огорода под капусту или другие овощи необходимо до 3.600 пудов навоза, при которых урожай достигнет 3—4 тыс. пудов овощей, а при хорошей обработке и поливке и больше. В то же время без внесения навоза урожай не превысит 600—1.000 пудов.

Считая, что в среднем внесение 3.600 пудов навоза на десятину дает около 2.700 пудов излишков урожая овощей, получим, что 4 пуда навоза дают 3 пуда овощей. Конечно, для более точных расчетов необходимы и поправки, главным образом, на транспорт, но и в этом отношении хозяйский глаз крестьянина Петра Миронова кое-что подметил и он дает следующие указания:

«Доставлять навоз на огород можно на 10 верст. Можно на автомобиле-грузовике, чем возить на них сломанные стулья. Те, которые будут возить, должны получать в первую очередь овощи с того огорода, на который возили навоз».

[illegible] транспортных рабочих. Кто не встречал грузовики, перевозящие мебель или стулья за город [illegible]? В этих словах заключается и предложение о премировании рабочих по транспорту овощами, полученными с огородов, снабженных городским навозом. Необходимо отметить еще, что в разговоре со мной, развивая сделанное им письменное предложение, товарищ Миронов произвел маленький подсчет по довоенным ценам стоимости расходов на возку навоза из города за 10 верст на грузовиках и стоимости прироста урожая овощей и получил значительную выгоду возки навоза на это расстояние.

Заключительные слова предложения тов. Миронова говорят: «Я думаю—пуд перегноя или навоза что-нибудь да зародит. А то раньше у нас не стеснялись вещи валили на свалку».

Из этого предложения вытекают с очевидностью следующие выводы:

1) Необходимость самого активного участия рабочих и крестьян в каждом шаге хозяйственного строительства, а между тем в опубликованном в № 357 «Коммунистического Труда» постановлении Президиума М. С. Р., К. и К. Д., от 24-го мая с. г., «об организации недели водоснабжения и очистки в районе г. Москвы и Московской губернии» в п. 4 говорится:

«Районные и уездные чрезвычайки привлекают к работе возможно широкие силы районных здравотделов, коммунотделов и отделов сооружений, пожарные части, членов секций, пленумов Московск. и районных советов и т. д.».

А в п. 6 сказано: «Для обсуждения и разработки практических вопросов, связанных с вопросами водоснабжения и очистки, созываются совещания из санитарных врачей и техников и др. заинтересованных лиц и учреждений»... Таким образом, рабочие привлекаются к работе, а специалистам—к разработке практических вопросов.

Следует же хоть раз и прежде всего привлечь и к разработке и к подготовке и к самой работе рабочих по транспорту, водопроводу, а также крестьян и т. п.

2) В [illegible] очисткой и уборки [illegible] предпринятой возможность для выяснения возможности использования навоза, перегноя и пр. в качестве удобрения (одного гуано—птичьего помета—в церквах, монастырях и прочих местах хватит наверное на сотни десятин, а навоза и золы—на многие тысячи десятин, не говоря уже об отбросах химических, пищевых и др. производств).

3) Надо практически осуществить мысль тов. Миронова о навозе (а, следовательно, и золе, гуано и других удобрениях), как валюте для товарообмена с огородниками и с деревней, и не только для Москвы, но и для всех городов Республики.

4) Надо заинтересовать транспортных рабочих для возки навоза, золы, гуано и отбросов, годных для удобрения и урожаях, полученных с подгородных огородов, и дать им право и возможность заключать договоры по вывозу навоза с огородниками, подгородными крестьянами, вполне понимающими громадную ценность этой валюты. Конкретно разработку этого вопроса должны провести профсоюзы.

5) Надо предложить всем земотделам повсеместно принять самое энергичное участие в работах по вывозке из города навоза, перегноя, гуано, золы, отбросов производств и т. п., для рационального использования этой ценнейшей валюты города.

Закончу мыслью тов. Миронова, приведенной в начале его письма: организацию вывозки навоза и перегноя из городов на поля и огороды населению республики можно произвести как можно в большем масштабе и республика будет рада тому, что: 1) города и населенные места спасутся от грязи и заразы; 2) те, которые будут работать над уборкой навоза и перегноя, будут обеспечены в будущем году овощами и другими продуктами сельского хозяйства.

Написано по просьбе тов. Миронова.

И. ШЕФЛЕР.

*) Письмо т. Миронова передано в редакцию газеты «Экономическая Жизнь».

В СОВНАРКОМЕ.

СНК отпустил Н. К. внешней торговли 20 милл. руб. на закупку в [illegible] широкого потребления для образования в распоряжении Совнархоза и совета проф. союзов С. С. Р. Белоруссии особого фонда натурпремирования рабочих и служащих Белоруссии. Одновременно с этим Совет Народных Комиссаров обязал совет проф. союзов Белоруссии представить на утверждение ВЦСПС выработанные им нормы натурпремирования рабочих и служащих для согласования их с действующими в пределах РСФСР и самые выдачи натурпремирования производить не выше этих согласованных норм. (Пр. 699, п. 28).

16-го июня в СНК был заслушан доклад представителя рабоче-крестьянской инспекции и члена группы, состоящей при управлении делами СНК, разрабатывающей вопросы научной организации работы в советских учреждениях, тов. Майзельса. Тов. Майзельс доложил СНК свой проект положения об управлении делами, письмоводстве и делопроизводстве в советских учреждениях.

Заслушав этот доклад, СНК постановил образовать комиссию в составе 3-х лиц: замнаркомсовета тов. Милютина Н. А., одного представителя от совработников и тов. Рыкунова.

2) Предложить комиссии разослать проект на отзыв в управления делами всех народных комиссариатов.

3) Поручить комиссии рассмотреть проект с точки зрения годности его для руководства по делопроизводству и письмоводству в советских учреждениях—срок месяц.

4) Созыв комиссии поручить тов. Рыкунову. (Пр. 699, п. 5).

ВАЖНЕЙШИЕ ИЗВЕСТИЯ.

(По тел. Роста и собств. корресп.)

Английские рабочие-механики отвергли единогласно предложение предпринимателей.

Исполком углекопов предложил всем рабочим союзам, которые заинтересованы в борьбе за заработную плату, собраться 25 июня. „Дейли Геральд" пишет, что предложение о всеобщей забастовке было поддержано с энтузиазмом рабочими массами.

Германский рейхстаг большинством против голосов коммунистов, независимых и с.-д. большинства постановил увеличить цену на хлеб.

Контрпредложение социалистов гарантировать минимум реальной заработной платы ввиду повышения цен на предметы первой необходимости отклонено.

В итальянском парламенте произошла драка между фашистами и социалистами.

Все рабочие Путиловского завода, за исключением тех, которые необходимы для поддержания его в состоянии консервации, будут распределены по работающим заводам. Пока решено отправить на Обуховский завод 300 квалифицированных рабочих и 100 подростков. Женщины передаются в распоряжение губземотдела для использования их на огородных работах.

9-й государственный автомобильный ремонтный завод в Петрограде, бывш. „Рено", заканчивает свое переоборудование и на-днях приступает к изготовлению автомобильных частей.

Текстильная секция ВСНХ решила в ближайшем будущем пустить на бездействующих теперь тюлевых фабриках 6 станков для изготовления различных тюлевых вещей, на которые существует большой спрос в деревне. За второе полугодие имеется в виду выпустить 250 тыс. арш. различных тюлевых изделий.

На Тентелевском химическом заводе начало работать отделение хлористого магния, идущего на набивку жерновов, а также для изготовления точильных оселков. Одновременно на заводе начали действовать отделения соляной кислоты, дистиллированной воды и нигрозина. По прежнему усиленно работает серно-кислое отделение. Топливом завод обеспечен сейчас на несколько месяцев.

По данным райуполсплава по 15 июня из района в Петроград было отправлено 36.910 к. дров, почти на 45 тыс. куб. меньше чем в прошлом году к этому времени. Уменьшение отправки об'ясняется значительно меньшим количеством дров на местах в сравнении с прошлой навигацией. Бревен в текущем году к 15 июня отправлено 73.901 шт. против 156.838 в прошлом году. Таким образом отправка бревен также уменьшилась более чем в два раза.

Решено пустить в ход приостановленную, вследствие топливного кризиса, госуд. фанерную фабрику в Петрограде. Во время остановки на фабрике произведен капитальный ремонт оборудования и вместо паровых машин поставлен электрический двигатель. Возбужден также вопрос о производстве в срочном порядке ремонта и пуска ораниенбаумской мельницы, получившей значительные повреждения во время кронштадтского мятежа.

Вологодский Губсоюз предложил Центросоюзу заготовить 30 тыс. пуд. смола в порядке общего товарообмена. Основной товар для обмена—соль. Затруднения заключаются в переброске ее с Ленинских солеварен (Тотемского уезда) на водные пути для направления на товарообменные пункты.

По сведениям с мест, металлургическая промышленность юга России по-прежнему испытывает тяжелый кризис, разразившийся в начале т. г., вследствие понижения добычи угля в Донбассе и ухудшения железнодорожного транспорта. Из-за отсутствия топлива в марте—апреле стояли харьковские паровозостроительные и луганские заводы; в настоящее время они хотя и работают, но с большими перебоями. Сильно упало доменное производство. Почти совершенно прекратилась также прокатка котельного железа.

После долгих усилий материально-хозяйственный отдел Саратовского водного управления наладил изготовление металлических канатов. Произведенные опыты на заводе „Нева-Этна" дали блестящие результаты. Материал для изготовления канатов имеется.

На-днях будет приступлено к сооружению к петроградскому порту железнодорожной ветки в 300 саж. длиной для приема ожидающихся в июле 140 заказанных за-границей паровозов. Постройка ветки поручена комитету государственных сооружений. (Соб. тел.).

От местечка Богословска, к городу Петрограду проложена узкоколейка. В местечке в настоящее время производятся лесозаготовительные работы. Сейчас прокладывается узкоколейка для подвоза нарубленных дров к Неве.

В гуще жизни.

(Из впечатлений по об'езду Подмосковного бассейна).

(Окончание) *).

Попытаемся вкратце [illegible] кое-какие выводы.

Прежде всего необходимо установить по отношению к Подмосковному бассейну какую-то «позицию».

Роскошь хозяйничания без «точки зрения» на ту или другую отрасль народно-хозяйственной деятельности или область нашей Республики мы должны ныне оставить. Правильнее, пожалуй, сказать, жизнь снимает ныне с нас вынужденную необходимость хозяйничать без «точки зрения».

Но достаточно продолжительная необходимость работать без «точки зрения» воспитывала и воспитывает в нас излишнюю [illegible], разбрасывание в наших действиях, [illegible] до конца начатого.

Тем более важно установить «точку зрения» в настоящий момент, в момент наивысшего оскудения материальных ресурсов Республики.

Что знали мы, рядовые граждане, о Подмосковном бассейне при капитализме? Почти что ничего.

«Свободная игра сил», хищнический подход к естественным богатствам страны, прибыль, как единственный погонщик, задние крыльца министерских и т. под.—дали в результате при капитализме полное равнодушие «общества» к проблеме Подмосковного бассейна, больше того, вселили к подмосковному углю отвращение и ненависть. Отзвуки этого старого мне недавно пришлось еще выслушать из достаточно экономически авторитетных уст: «ну что Подмосковный бассейн с его и плохим залеганием угля и плохим его качеством! Основное—Донбасс. Вот куда направить наши полные надежды, взоры и все усилия!»

Если это так, то лучше бросить (и чем скорее, тем лучше) трату наших через-чур скудных рессурсов на Подмосковный бассейн. При таком положении продолжать тратить на подмосковный уголь средства хотя бы и в уменьшенных размерах только потому, что слишком много нами за эти три года на него ухлопано,—вряд ли целесообразно, ибо уменьшенные дозы—все равно смерть для бассейна.

Но правилен ли подобный подход, взгляд, отношение к Подмосковному бассейну? Мы считаем их в корне неправильными.

Уже во время войны нужда заставила даже и капиталистическое государство и капиталистов заинтересоваться и поставить проблему Подмосковного бассейна. Но так как последствия войны скажутся еще не один-два года на нашей экономике, то, след., и проблема Подмосковного бассейна не сойдет с порядка дня.

К «нужде» присоединяются ныне еще такие факторы, как принципиально противоположное отношение пролетарского государства к использованию естественных богатств страны, к проблеме техники и вообще технической базы хозяйства и т. д. и т. д.

[illegible] значения дров, донецкого угля, нефти в нашем топливном бюджете». Дрова? Роль их, особенно за эти три года, правда, громадная, преобладающая. Но про истребление их в качестве топлива в непропорционально большом против природой дозволяемом количестве сказано уже достаточно. Повторять нечего. Мы уж оставляем совершенно в стороне вопрос о рациональности их употребления и истребления в качестве топлива. Это последнее соображение еще в большей степени относится к нефти. Восстановление Донбасса—это нужно понять—процесс длительный.

Самое важное, однако, соображение в пользу подмосковного угля—это *неизбежное* для Социалистической Республики строительство новой технической базы, вне которого *выхода нет*, т. е. электрификация, след., необходимость использования в полном об'еме местного топлива. *Одним же из основных видов местного топлива для центрально-промышленного района—это подмосковный уголь.*

О подмосковном угле с прежним иронически-презрительным оттенком может говорить лишь тот, кто не усвоил себе, или не понимает всей неизбежности для *социалистической* Республики перехода на *новые технические* рельсы.

Послушаем, что говорят авторы «плана электрофикации РСФСР» о подмосковном угле: «Рассматривая общий топливный баланс в 1930 г. (т. е. через 10 лет! Г. К.), необходимо указать на его *ненормальный* характер как в смысле слишком большого количества привозного топлива, так и [illegible] *древесного топлива над естественным приростом древесины, предназначенной для сжигания.* (И это в 1930 году! Ведь это ужасно! Г. К.) Это указывает, что топливный кризис в центральном районе не прекратится еще и в 1930 году. Это подчеркивает необходимость электрофикации, экономящей топливо и способствующей развитию его добычи и *требует дальнейших мероприятий к развитию добычи подмосковных углей и торфа* (стр. 19 «Электрофикация центрально-промышленного района») (курсивы мои. Г. К.).

Я оставляю совершенно в стороне такие факты, как наличие в Подмосковном бассейне достаточно богатых рудных залежей, большая ценность подмосковного угля, как топлива, по сравнению с донецким именно в силу его малоценности (как бы парадоксально это ни звучало), невозможность конкуренции между ними в рационально построенном хозяйстве, ибо *назначение* их совершенно другое и т. д.

«Все дороги ведут в Рим». Задача форсирования добычи подмосковного угля—одна из основных задач, один из основных путей к изживанию печального «капиталистического наследства», к изживанию кризиса (в широком смысле слова).

Это нужно понять, усвоить и не перевначать, как бы тяжелы ни были обстоятельства.

Я припоминаю анекдот, рассказанный мне во время моей поездки. Едет по дороге «барин» в великолепной тройке, в'езжает смело на мост, ломает, конечно, коляску и застревает. Мужичек же на своей Сивке давно уже свернул с дороги и благополучно переехал вброд через речку. Он останавливается и укоризненно говорит барину: «видишь мост, а едешь».

Иной практик, уподобившись этому мужичку, тоже, пожалуй, скажет то же по отношению к Подмосковному бассейну: «видишь мост, а едешь». Но Республика отвернется от этих «мужичков», твердо продолжит свой путь и все-таки поедет через мост, не сворачивая с широкой дороги электрофикации. И вряд ли она очутится в положении того барина, о котором рассказывается в анекдоте: «реальный политик—«мужичек», хотя и более спокойно проедет первые 5—10 верст, но попозже отстанет на сотни верст позади, одним словом, так и останется «мужичком».

Тем более богатые и «безопасные» перспективы сулит нам даже в ближайшем будущем Подмосковный бассейн, что он, во первых, достаточно разведан (500 милл. пуд. запасов угля против около 100 милл. пуд., разведанных лет 10 тому назад) и, во-вторых, *уже сдвинулся с мертвой точки*, успешно [illegible] перелома, позади себя. Достаточно привести цифры его общей добычи:

1916 г.	41	м. п.
1917 »	43	» »
1918 »	24,4	» »
1919 »	24,3	» »
1920 »	ок. 40	» »

19-й год был годом собирания сил, годом подготовительным к прыжку. В 20-м году прыжек был сделан и добыча бассейна обогнала и перегнала добычу довоенную, приблизившись к максимальной добыче 16—17 годов с тем, чтобы перегнать и ее в 21-ом году. В подтверждение приведем цифры добычи за три месяца (январь—март):

1917 г.	— *11.911*	т. пуд.
1918 »	— 6.341	» »
1919 »	— 7.395	» »
1920 »	— 9.628	» »
1921 »	— *13.231*	» »

А производительность 1 забойщика изменялась следующим образом:

1916 г.	— 25.800 п.
1917 »	— 20.200 »
1918 »	— 13.766 »
1919 »	— 8.976 »
1920 »	— 12.540 »

Мы имеем полное право заявить, что перелом уже произошел. Нечего поэтому слушаться указаний «мужичка».

Нужно спокойно и с полной выдержкой снабжать бассейны еще 1—2 года в максимально возможных пределах из оскудевших до-нельзя государственных рессурсов. Но с широкой дороги не сворачивать.

Подходя так к проблеме Подмосковного бассейна, мы не можем не высказать известного опасения: не развернул ли Москуголь слишком широко масштаб работы на *ближайшие годы?* Считаясь с необходимостью жертв со стороны государства еще и в дальнейшем, не является ли все же *об'ем этих жертв непосильным* в настоящее время? Как видно из предыдущего, этот вопрос волнует и сам Москуголь: не даром он решил приостановить развитие, напр., Бучалки. Можно только посоветовать одно: необходимо проблему подмосковного угля пропустить сквозь фильтр Госплана, который и должен установить окончательную «точку зрения» Республики на бассейн и оценить *об'ем* жертв. Москуголь сможет тогда со спокойным сознанием «гнать» и «гнать» вверх добычу бассейна. Не будет тогда и ошибок, которые, по признанию самих же работников Москугля, имели место и которые проистекали из того, что по самому существу дела необходимо, во первых, быстрее увеличение добычи бассейна, а во вторых, дать *немедленно* Республике наивозможно большее количество угля; отсюда [illegible] закладки шахт, в результате невозможность преодоления плывунов, неудачная прокладка ж.-д. веток, принуждавшая в дальнейшем приспосабливать угольное хозяйство к ним, а не их к угольному хозяйству. В частности, Главтопу также рекомендуется очень и очень призадуматься над проблемой рационального использования подмосковного угля, чтобы избежать тех ошибок, которые он слишком часто делал.

Из этой общей постановки проблемы, да еще одного добавочного момента—проблемы рабочей силы—вытекает определенная постановка проблемы строительства в бассейне.

Основная рабочая сила в бассейне—местные крестьяне. В некоторых районах эта местная рабочая сила уже использована до предельной степени. Следовательно, *без привлечения пришлых рабочих невозможно дальнейшее усиление добычи.* А привлечение пришлых рабочих обозначает форсирование строительства.

С другой стороны, жилищный вопрос для уже работающих кадров обстоит столь катастрофично, что медленное строительство было бы равносильно лишь размещению уже существующих кадров.

А так как форсирование добычи в бассейне—вопрос жизни или смерти для него, то отсюда вытекает необходимость, особенно в связи с изменением общей политики по отношению к крестьянству,—*форсирование строительства во чтобы то ни стало.* И подходя к вопросу именно с этой точки зрения, мы должны отвергнуть всяческие указания вроде того, что слишком много домов не докончено, и признать методы массовой «нормализованной» постройки, практикуемые Москуглем, совершенно правильными и целесообразными.

Наконец еще, исходя из общей «точки зрения» на проблему Подмосковного бассейна, пару слов об общей постановке вопроса о роли и правах профсоюза.

«Гнать» добычу Подмосковного бассейна—такова задача. Способен ли профсоюз горнорабочих при нынешнем своем состоянии сохранить руководящую роль, итти в унисон с этой «гонкой», мало того—*руководить ею?* Ответ должен быть дан открытый и честный. (Мы говорим о Всеросс. Союзе Горнорабочих «в применении» к Подмосковному бассейну). Я полагаю, что *вряд ли.*

Уровень шахтеров Подмосковного бассейна до нельзя низкий. Об этом смотри отдельные примеры выше. Выделять из себя руководящие силы шахтеры почти не в состоянии. Не целесообразнее ли будет при таких условиях отделениям профсоюза поменьше подумывать о *руководстве* бассейном, а побольше внимания обратить на «малую» [illegible] громадной важности работу по просвещению и поднятию духовного уровня своих членов? А пролетарскому государству дать вместе с тем своему *управлению* бассейном немного больше права? А профсоюз оказывает в этом *посильное содействие,* отнюдь не покушаясь на то, чтобы быть *«мозгом».*

Я лишь ставлю вопрос, продумать который считаю обязательным для каждого практического работника, так или иначе соприкасающегося с бассейном.

Теперь перейдем к выводам относительно нашей «стройной системы аппаратов», этого наследия эпохи военного коммунизма.

Успехи в области производства в Подмосковном бассейне—гигантские. Но в какой зависимости находятся эти успехи к нашей «стройной и законченной организационной структуре»? Я утверждаю, что в обратно-пропорциональной.

Производственные успехи бассейна достигнуты помимо, даже при известном противодействии «нашей стройной системы».

Почему это?

Очень и очень много правды в утверждении, что наши главки и центры и вообще вся наша «стройная» главкистски-вертикальная система организации была скорее организацией учета, чем производственной организацией пульсирующего народно-хозяйственного тела. «Обстраиваясь» за эти три года и будучи доведенной до своего «логического» конца, она как в клещах сжимала все производственно живое. Все производственно живое *вынуждалось* итти против или помимо этой «стройной ситемы». И такую тенденцию работы этих производственно-живых частей необходимо признать исторически прогрессивной.

Припомним те мелкие фактики, которые я приводил выше в достаточном количестве: какое нибудь районное управление, имея несколько десятков кож, хочет их обработать, чтобы пустить их в *свое* производство. Нет, является Губкожа, об'являет, что это—«мое», забирает несчастные кожи, закрывает т. наз. «мастерскую» для того, чтобы в порядке стройного вертикализма сгноить этот десяток кож; маленький кирпичный завод, спасенный управлением угольного района, в порядке стройности забирается Стромотделом, чтобы тут же, следуя системе «ударности», под флагом бумажной концентрации, его прикрыть. Наконец, Главкомгосоор по законам той же стройности, останавливая месяца на три в самый горячий сезон всю работу, забирает *себе* все строительство; *к счастью* для дела, он назначает «главным строителем-инженером» [illegible] управляющего Подмосковным бассейном, тот в свою очередь, воспользовавшись этой счастливой случайностью, немедленно же назначает «строителями-инженерами» своих заведующих районами. И все как будто по старому, с одной лишь маленькой разницей: вновь выпеченные строители тратят десятки часов своего рабочего времени на обсуждение вопросов о том, как примирить тариф строителей с тарифом горнорабочих и как поставить «особую» отчетность.

Отчасти, конечно, «новые строители» сами виноваты: они обязаны были заблаговременно обратиться за содействием к рабоче-крестьянской печати, которая принудила [illegible] стройный Главкомгосоор тысячу раз подумать, прежде чем отмерить и отрезать.

Там же, где эта «стройная система» могла бы на самом деле внести стройность, там она оказывается мертворожденной: рабочие из угольного района «стройной» переманиваются по всем законам Р. С. Ф. С. Р. на торфяные работы.

Также и Рабоче-Крестьянская Инспекция—определенно «пересаливает» в смысле своего *воздействия* на живую производительную деятельность; не имея достаточных критериев в своей работе, Рабоче-Крестьянская Инспекция заколачивает последний гвоздь в гроб, в котором покоятся останки так называемых «местных хозяйственных возможностей».

Местные органы Главкомтруда, *в особенности в настоящий момент,* устраиваются, мне кажется, таким образом, чтобы самим питать себя работой и вариться в собственном соку.

От действительной ответственности управляющих органов при таких условиях не остается и следа.

Если прибавить к сказанному еще полную отрезанность управления от *«труда»,* который во всем подчинен другому «ведомству», именуемому «профсоюз», то картина фактической безответственности получится полная.

Остановимся еще раз на вопросе о натурпремировании.

Громадное значение натурпремирования в жизни бассейна я достаточно иллюстрировал. Мне кажется, что теперь (да еще после постановлений с'езда профсоюзов и партийной конференции) все согласятся со мной, что преследования и ущемления центром управления бассейном за его «незаконную» систему премирования было бы определенно реакционным делом. А «беззаконие», без сомнения, очень большое: во-первых, фонд держало в своих руках *правление,* во-вторых, не особенно считаясь с установленными [illegible] «всероссийскими единообразными нормами» премирования, оно «выдумывало» свои нормы, приспосабливаясь к условиям места и времени. Изумляешься только, как это руководители бассейна в свое время не были привлечены к ответственности, например, за такие мысли, как пустить в «оборот» торф, получаемый при рытье водопроводного канала (Победенка), или сейчас ненужную, уже использованную палаточную материю в качестве премии (Щекино).

Оглядываясь назад, в свете новой хозяйственной политики, на богатейший опыт Подмосковного бассейна в области премирования, приходится констатировать, что управление бассейном шло по верному пути, по пути, по которому должна сейчас пойти вся трудовая Россия.

Ибо республика должна заговорить не «логическими словами, а фактом, который бы можно применить в крайней потребности» (цитирую из отношения одного из рудкомов в рудоуправление).

Буквально изумляешься, что, несмотря на все действия нашей «стройной системы», Москуголь сумел развить такую кипучую деятельность, сумел сделать 1920 г., год величайшего истощения Республики, максимального развала ее производственной деятельности, годом перелома и гигантского скачка вперед.

Изумляешься и восторгаешься той атмосферой творчества, в какую целиком, с головы до ног, вовлечены специалисты. Чувствуешь, что им [illegible] и понятна проблема Подмосковного бассейна, что они это дело считают своим, родным.

И глубокой горечью наполняется сердце, когда в руководящем органе профсоюза, долженствующего быть мозгом нашего восстанавливающегося хозяйства, читаешь легкомысленные фразы, фразы, действие которых направлено в лучшем случае в сторону тачки, фразы, разрушающие в корне возможность братской спайки в общем творческом труде рабочего и инженера, пролетарской демократии и науки.

По такому ли пути пойдет разделение функций между профсоюзом и хозяйственным органом: «общая» болтовня, с одной стороны, и вся тяжесть действительной работы, с другой?

Конечно, нет!

Пролетарская масса, постепенно подымаясь, отстраняя с своего пути болтунов, шаг за шагом будет закреплять за собой новые позиции на пути к превращению своему в суб'екта социалистического хозяйства. Рабочие низы уже сейчас понимают, что путь этот обозначает—органическую спайку пролетариата с наукой в первую голову.

Г. КРУМИН.

*) См. «Экон. Жизнь» №№ 133 и 136.

3-е всероссийское продсовещание.

Пленум 24-го июня.

ДОКЛАД ТОВ. ПОПОВА.

С обширным докладом по вопросу о продовольственной политике и сельском хозяйстве выступил начальник Центрального Статистического Управления тов. Попов. Доклад его был иллюстрирован картами и диаграммами, возбудившими живой интерес совещания. Выводы из этого обширного доклада следующие:

Сельско-хозяйственное производство Р. С. Ф. С. Р. и Украины, измеряемое в 4,300 милл. пуд. в 1920 г., сократилось в силу уменьшения посевной площади на 1,200 милл. пуд. и вследствие неурожая—на 900 милл., а всего сократилось на 2,100 милл., т.-е. на 48% довоенного производства.

Сокращение посевной площади обусловливалось тем, что мелкие производители, не получая продуктов промышленности взамен отчуждаемого у них в порядке принуждения хлеба, не были экономически заинтересованы в поддержании посевов на прежнем уровне и потому свели их до размеров, необходимых для получения продуктов своего личного потребления, прекратив обработку почти всей той части посевной площади, которая обслуживала заграничный и внутренние рынки.

Республика, не имея возможности в порядке государственного снабжения доставить мелким производителям в нужном количестве предметы широкого потребления, принуждена была, в условиях гражданской войны и блокады, прибегать к разверстке, которая в 1920 г. извлекла из населения в потребляющей полосе 15%, а в производящей полосе, Сибири и на юго-востоке,—30% чистой продукции и тем самым ослабила, а в некоторых случаях свела на-нет, стимулы к производительной деятельности в области сельского хозяйства.

Продналог, позволяющий мелким производителям использовать в порядке товарообмена излишки, является, при данных исторических условиях, стимулом к расширению посевной площади и, следовательно, к увеличению размера сельскохозяйственного производства.

При построении хозяйственного плана Советской республики необходимо в отношении сельского хозяйства выдвинуть, как боевую первоочередную задачу, ликвидацию недосевов и довести посевную площадь до 81 милл. дес., вместо теперешних 61 милл. дес. и повысить производство при среднем урожае с трех миллиардов пудов до 4,2 миллиард. пуд., т.-е. на один слишком миллиард пудов. Без ликвидации недосевов мелкий производитель не может экономически и психологически усвоить интенсивные формы земледелия. Ликвидация недосевов является предпосылкой интенсификации. Нельзя через недосевы и сокращения скотоводства перескочить в высшие технические [illegible]

Интенсификация земледелия и связанная с нею реорганизация животноводства требует длительного времени. Ликвидация же недосевов требует весьма короткого срока, измеряемого 1—2 годами при применении обычных способов хозяйствования. Кроме того, ликвидация недосевов при простоте и ясности задачи и реальной возможности ее решения, достаточное даже избыточное число рабочих сил в сельском хозяйстве, неиспользованность лошадиной силы во многих районах и при наличии стимулов (продналог, товарообмен) может быть легко усвоена мелкими производителями и проведена в жизнь, тем более, что ликвидация недосевов создаст кормовой фонд (зерно, солома) для восстановления скотоводства.

Особенность земледелия в Советской республике—это господство мелких хозяйств. Излишки хлебов, измеряемые многими сотнями миллионов пудов, находятся в распыленном состоянии—в малых дозах у миллионов крестьянских хозяйств.

Вследствие почвенных и иных естественно-исторических особенностей и вследствие экономических условий, территории республики делятся на районы, в которых сельско-хозяйственное производство по характеру и по размерам весьма различно, один из районов производит излишки, обслуживающие питание потребляющей полосы, промышленных городских центров и заграничные рынки; другие нуждаются в доставке хлебных продуктов из районов с избытками. Исторически унаследованная районность сельско-хозяйственного производства остается в силе и в настоящее время. По состоянию нашего транспорта излишки сельско-хозяйственного производства губерний, входящих в состав юго-востока и Украины и примыкающих к портам Черного и Азовского морей не могут быть полностью переброшены в центр Советской республики и потому должны быть распределены на границе. В связи с этим, одной из первоочередных задач Компрода, Центросоюза и Наркомвнешторга является организация сбора в широком размере этих излишков в портовых центрах для отправки их на заграничные рынки.

По нашим, правда, весьма приближенным расчетам, при среднем размере урожая может быть свободно отправлено за границу с юго-востока и Украины до 200.000,000 пудов хлеба. В обмен за хлеб заграница может дать нам продукты промышленности, средства производства и предметы широкого потребления, т.-е. дать то, с помощью чего мы можем создать базу для восстановления промышленности и расширения сельско-хозяйственного производства.

Производящая полоса, — особенно Приволжье, — ранее обслуживавшая кроме потребляющих городов также заграничный рынок в настоящее время должна обслуживать исключительно потребляющую полосу и столицы. Излишки Сибири, поскольку они не могут быть переброшены в центральную часть Советской республики, должны перебрасываться также на заграничные рынки, если к тому представятся технические возможности.

Резко нарушено соотношение между производством предметов широкого потребления и производством хлебных продуктов. Сельско-хозяйственное производство сократилось в два раза, а производство предметов широкого потребления в 7—8 раз, а между тем расширение производства предметов широкого потребления является основной предпосылкой расширения сельско-хозяйственного производства, только увеличение производства промышленности позволит создать фонд для товарообмена. Поэтому все учреждения республики, особенно В. С. Н. Х. и В. Ц. С. П. С., должны выдвинуть, как боевую задачу, расширение производства предметов широкого потребления и друг. предметов, необходимых сельскому хозяйству. Продовольствие—база социалистического строительства.

При средних урожаях периода революционного времени (периода пониженной урожайности), республика может иметь 549 милл. пуд. хлеба. Недостатки потребляющей полосы измеряются цифрой 109 милл. пуд. При ниже средних урожаях излишки зерновых хлебов измеряются в 99 мил. пуд. Без Украины, Советская республика имела бы 140 милл. пуд. излишков, а погашая недостатки производящей и особенно потребляющей полос, имела бы дефицит в 97 милл. пуд. хлеба. При урожае выше среднем и повышении норм потребления республика имела бы 982 милл. пуд., а с погашением недостатков потребляющей полосы—918 милл. пудов зерновых хлебов. Без Украины Советская республика имела бы 670 милл пудов излишков, а с погашением недостатков потребляющей полосы—606 милл. пуд.

Удовлетворение потребности городов при пониженной норме (10 пуд. зерна на душу) требует 160 милл. пуд., при повышенных нормах—230—240 милл. пуд. зерновых продуктов; удовлетворение потребности рабочего населения, армии, сельского населения, привлекаемого для работ общегосударственных, а также удовлетворение потребности сельского населения потребляющей полосы и удовлетворение потребностей промышленного производства требует сосредоточения запаса в 200—250 милл. пудов. Следовательно, при исторически данных условиях, 360—400 милл. пудов являются тем фондом, который республика должна иметь в интересах своего социалистического строительства. Этот фонд, при условии сокращения посевной площади и при урожае ниже среднего, не может быть образован иначе, как путем сокращения норм потребления сельского и городского населения или получения части хлебных продуктов из-за границы.

При средних урожаях потребность может быть покрыта излишками с помощью Украины, при урожае выше среднего она легко покрывается и даже без Украины. Таким образом еще раз приходится сказать, что ликвидация недосева, дающая до 1 мил. пудов хлеба (вместе с Украиной), должна явиться в настоящий момент боевым лозунгом всей Республики. Все силы, всю энергию, все творчество, всю твердость стремлений к достижению поставленных задач, которые проявлял пролетариат в великую октябрьскую революцию, должны быть брошены на поля Республики, где благодаря недосеву погибает миллиард пудов хлеба.

Затем докладчик делает предсказание с оговорками—и большими,—что в текущем году мы можем иметь от 2.222 до 2.250 миллионов пудов хлеба—более чем в прошлом году на 250 мил. При большей же осторожности можно сказать, что мы будем, несмотря на чрезвычайно неблагоприятные условия, на неурожай, охватывающий Поволжье, иметь в этом году на 50 мил. более прошлогоднего. В этом году будет не хуже, говорит докладчик, а лучше. Нужно только уметь извлечь хлеб с Украины (600—650 мил. пудов) и из Сибири (300—320 мил.).

Тяжел ли налог? Если перевести продналог на золото, получится 325—350 мил. золотом, по 4 рубля на душу. При царском правительстве взимали 12 рубл. на душу. Одна водка давала 6—7 руб. с мужчины.

После доклада тов. Попова приступлено к чтению и обсуждению резолюций по докладам, заслушанным в пленумах и секциях *).

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ РЕЧЬ Т. БРЮХАНОВА.

Созыв совещания в переходный момент продовольственной и экономической политики Советской власти,—говорит оратор, был весьма и весьма необходим, и нет никакого сомнения, что результаты его работы скажутся в ряде практических мероприятий на местах.

Надо сознаться, что перелом этот застал врасплох, неподготовленными на местах не только продорганы, но и общие органы власти. Это неподготовленность сказалась на первых же шагах.

Из многих выступлений на самом совещании и из бесед с целым рядом делегатов выяснилось, что места двояко реагировали на новый курс экономической и продовольственной политики Советской власти: с одной стороны проявилась косность в продовольственной психологии, стремление к старым методам работы, с другой стороны палка была перегнута в обратную сторону, как в установлении отношений между продорганами и кооперацией, так и в оценке значения налоговой и товарообменной политики.

Получилась большая разноголосица, и очень существенное и важное значение совещания в том, что мы здесь достигли полного единогласия, крайности отпали, найдена единая продовольственно-политическая точка зрения.

Значение этого совещания еще более увеличивается тем обстоятельством, что на нем присутствовали не только продовольственники, но и представители профсоюзов, рабочих кооперативов, председатели губисполкомов и т. д.

Я не сомневаюсь, что, дружно поддержанные всеми органами, мы сумеем достичь на местах поставленной себе цели—улучшения постановки продовольственной работы. Не приходится говорить, какое значение имеет это улучшение для бытия нашей Республики, и какое международное значение имеет бытие этой Республики.

*) Будут помещены в след. №№ «Э. Ж.».

ТРАНСПОРТ

Состояние и работа жел. дор.

ПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТА.

В совещании под председательством наркомпуть т. Дзержинского был рассмотрен доклад начальника главного управления НКПС И. Н. Борисова по вопросу о снабжении транспорта. Выясняется, что положение с донецким топливом сейчас более, чем благоприятно. Программа выполняется почти на 100% свыше заданий. Последнее время выработка угля доходила до 700 вагонов. Относительно нефти положение тоже улучшилось. Возможно было бы переводить паровозы на нефтяное отопление в значительно большем количестве, но препятствует этому недостаток огнеупорного кирпича.

Неудовлетворительно обстоит дело с дровяным топливом.

Вопрос с топливом для водного транспорта стоит совсем плохо. Топлива для флота почти нет, а для мастерских нет совершенно.

Хуже всего обстоит вопрос со шпалами. Для потребностей сети в 1921 году нужно минимум 20 миллионов шпал. Тем не менее цифра эта сокращена до 19 милл.

Лесные материалы находятся в таком же положении, как дрова и шпалы. Для железнодорожных служащих не хватает на постройки около 3 милл. кв. саж. Положение водников еще хуже: за отсутствием помещения им приходится ютиться в затонах и мастерских.

Печальное явление отмечено и в отношении металла. На путях приходится иногда довольствоваться двумя болтами вместо 4 или шести, что совершенно недопустимо. Для водного транспорта, для судостроения надо 170.000 пуд. металла; для судоремонта—370.000 пуд., имеется же в распоряжении—101.000 пудов.

Канцелярских принадлежностей тоже нет. Телеграфисты не имеют ни карандашей, ни бумаги.

В частности, карандашей дано 22%, перьев—14%, индиговой бумаги—2½%, разной бумаги—19%.

Что касается денежных знаков на жел. дор., то требуется их около 20 миллиардов в месяц, а по разверстке дано лишь 14½ миллиардов.

Работа по ремонту паровозов пошла сразу вверх. В январе и феврале недовыпуск паровозов доходил до 18%, в мае же понизился до 2%. С товарными вагонами благополучно, классных же вагонов в мае вместо 198 выпущено 204 вагона.

В отношении ремонта водного транспорта отмечено, что задания до некоторой степени выполнены. По программе работ требовалось отремонтировать 9.430 судов непаровых, исполнено 1.115, паровых — 3.893, исполнено—575. По морскому транспорту из 550 паровых судов отремонтировано 77 и из 617 непаровых 28.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЕГРУЗОВ.

Налито в среднем в день в цистернах нефтегрузов с 1-го по 10-е июня:

Пункт налива.	Налито.	Норма.
С Кавказа . . .	221	260
Царицын . . .	21	81
Бузань	8	5
Камышин . . .	12	10
Саратов Покр. .	57	92
С Ряз.-Ур. ж. д.	77	107
Самара—Батраки	21	50
Нижний	57	80
Пермь	8	19
Пр. Сев. ж. д. . .	2	36
Рыбинск . . .	13	22
С Волги	194	354
Красноводск .	74	75

По Батракам, Самаре и прист. Сев. жел. дор. и Перми недоналив при наличии цистерн и продукта происходил в виду незаявок к наливу.

По Рыбинску и Саратову в первое время отчетного периода был недостаток продукта, отразившийся на средних величинах налива.

Для обеспечения усиления налива на Владикавказской жел. дор. зависящего от перерабатывающей способности грозненского участка тяги дороги, нефтяная комиссия постановила усилить Влад. ж. д. мощными паровозами южного округа для переделки их на нефть средствами кавказского округа, с целью увеличить вывоз большими составами, не увеличивая числа рабочих паровозов участка.

ОРГАНИЗАЦИЯ ЮЖНОГО ОКРУГА.

В заседании коллегии НКПС решено включить в состав южного округа следующие дороги: Южную, Донецкую, Екатерининскую, Юго-Западную (участки Полтава-Киев-Бахмач-Черкассы, участки Харьков-Купянск), а также водные пути: Верхний Днепр от Смоленска до Екатеринослава, Нижний Днепр до Херсона, Буг и Днестр.

При этом совещанием признано необходимым образовать в Киеве местное бюро по перевозкам для непосредственного надзора за перевозками по Юго-Западным ж. д. и водным путям сообщения.

Каждому округу, располагающему 13 т. верст железнодорожной и 5 т. верст водной сети, предоставлены права самостоятельного разрешения всех местных вопросов, не исключая регулировки каботажных перевозок черномортрана.

Признано также необходимым создание в округе водного отдела соответственной мощности, с образованием на местах линейных отделов и подчинение ему же Днепровско-Бугского управления.

При начальнике Южного округа П. С. решено назначить 6 инспекторов.

СЛИЯНИЕ ЦУПВОСО С НКПС.

В виду изменившейся военной ситуации в республике в заседании коллегии НКПС признано существование самостоятельных военных перевозочных органов как в центре, так и на местах излишними. В виду этого Цупвосо и его органы на местах, по мнению совещания, должны слиться с аналогичными органами НКПС, для чего предполагается создать должности военных помощников начальника главного управления путей сообщения, начальников округов, областных управлений, водного транспорта, морей и дорог, с возложением на НКПС обязательства организации аппарата, способного, на случай войны, развернуться до нужных пределов.

Постановление это предстоит согласовать с Реввоенсоветом республики.

МЕРЫ К ОЗДОРОВЛЕНИЮ ПАРОВОЗОВ.

В целях понижения количества неисправных паровозов на дорогах, с'езд нач. сл. тяги, признает необходимым избегать применения таких мер, которые ведут за собой увеличение сверх известной нормы в единицу времени количества паровозов, требующих ремонта. К таким мерам относится, например, обслуживание паровозов сменными бригадами, вместо ординарных: назначение на службу излишних, сверх потребности, паровозов или паровозов таких серий, которые в данном месте ремонтироваться не могут и т. д. Введенное в 1914 г. обязательное обслуживание паровозов сменными бригадами должно быть признано одной из причин процентного увеличения неисправных паровозов на русской сети.

Затем для сохранения паровозов с'езд рекомендовал воздержаться от перекомандировок распоряжениями из центра отдельных паровозов или их групп, если от местных дорожных органов не последовало требований о такой командировке.

Кроме того, для улучшения ремонта паровозов необходимо установить ответственность за состояние паровозов, за их использование и ремонт на дорогах. Ответственность эту надо возложить всецело на местные дорожные органы, которые будут прибегать к содействию центра лишь в самых крайних случаях [illegible] обежать [illegible] каждой [illegible]

Успех [illegible] может [illegible] ным ли[illegible] подготов[illegible] паровозо[illegible] условие [illegible] ких пар[illegible] громожд[illegible] обидаю[illegible]

Водный транспорт.

ПЕРЕВОЗКА НЕФТЕГРУЗОВ.

Из доклада НКПС в Совет Труда и Обороны выясняются следующие данные о ходе завоза нефтегрузов (по 11 июня).

1. Волжский завоз.

Поступило в Астрахань с начала навигации по 11 июня:

Темных продукт.	39.126.000 пуд.
Светлых	8.116.000 „
Итого . . .	47.242.000 пуд.

За неделю с 5 по 11 июня прибыло 6.046.000 пуд. или в среднем в день по 863.000 пуд., меньше планового задания на 200 тыс. пуд. в день, но больше чем за предыдущую неделю на 59 т. п. в день.

Отправлено из Астрахани с начала навигации по 11 июня по сравнению с программами завоза:

Род продуктов.	Вывезено.	Прогр. максим. Задано.	Выполнено. + —	Прогр. мин. Задано.	Выполнено. + —
	Тысячи пудов.				
Темных	51.017	57.715	—6.698	47.080	+3.937
Светл.	8.774	9.018	—244	8.418	+356
Итого	59.791	66.733	—6.942	55.448	+4.343

За отчетный период 6—11 июня вывезено из Астрахани 6.130 т. п. или в среднем в день по 1.021 т. п. с недовыполнением до программы максимум по 138 т. п. и превышением программы минимум по 97 т. п.

Вывоз за предшествующую неделю был слабее, а именно: отправлено за неделю 6.084 т. п. или 870 т. п. в день.

В обеспечение предстоящего налива спускается порожнего каравана с буксирами на 12.560 т. п. и кроме того 10 пароходов, которые по дороге завезут деревянного каравана на 3 милл. п. Весь караван на плесах ниже Нижнего, из него 8 милл. п. уже прошло Царицын.

Необходимо отметить тяжелое продовольственное положение речного водного транспорта и в частности землечерпательного каравана. Положение отражается на состоянии дноуглубительных работ и выпуске из ремонта землечерпалок. Для улучшения продовольственного положения в [illegible] Сибири [illegible] 100 т. п. хлеба. Необходимо срочное снабжение ремонтных землечерпалок запасными частями. Отделом металла ВСНХ предприняты шаги к срочному выполнению задания.

ПО ЧЕРНОМУ И АЗОВСКОМУ МОРЯМ.

НКПС из Одессы сообщают следующее о положении морского транспорта: за последнее время по Черному и Азовскому морям все чаще и чаще стали сновать пароходы, как русские, так и заграничные, с товарами для обмена. Уже восстановлено регулярное сообщение между Николаевом и Херсоном. Открываются рейсы по линии Одесса—Севастополь. В Одесский Мортран должны поступить от военного ведомства пароходы и по мере их поступления в морском транспорте постепенно будут устраняться все те недочеты, которые остались в наследство после произведенной за период гражданской войны разрухи.

В крае большая нужда в нефти. Нефть есть, но по состоянию железнодорожного транспорта она не могла быть подвезена жел. дорогами. Теперь для перевозки нефти поставлены пароходы по линии Одесса—Новороссийск.

[illegible] нения в недостатке материалов, это, впрочем, общее зло. Приходится изворачиваться всякими способами. Особенно остро ощущается недостаток топлива. В последнее время, однако, положение несколько улучшается, стало заметно поступление материалов, хотя и не в полной мере. Есть надежда на получение топлива и леса. Так, 6-го июня главное управление по топливу сделало телеграфное распоряжение о доставке на июнь и июль м-цы Мортрану по 200 тыс. пуд. донецкого угля ежемесячно и 3 тыс. тонн заграничного. С заграничным углем в Одессу прибыл американский пароход, но до самой Одессы не дошел, сел на мель вблизи Одессы. Вот с этого парохода и дан Мортрану уголь. Лес особенно нужен. Поступление его ожидается. В числе первоочередных программных заданий необходимо по Черному и Азовскому морям приступить к дноуглубительным работам и ремонту деревянных и каменных заграждений и береговых сооружений. Здесь водникам придется приложить максимум энергии и сил, чтобы вывести транспорт из разрухи.

В союзных организациях обоих морей за последнее время заметно усиление работ, как в под'еме производительности, так и в культурно-просветительном отношении. В Одессе стала издаваться красная газета «Моряк»,—расходится по всем портам. Но положение этого листка плачевное, нет бумаги (печатается на табачных обертках). Газета имеет и связи, и материал, но ежедневно выходить не может по недостатку бумаги.

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЕГРУЗОВ.

Поступило с открытия навигации, т.-е. с 5 апреля по 30 апреля включительно, на Астрахань 49 судов, из них: 5 теплоходов, 43 наливных шхуны и 1 шаланда. Из означенных 49 судов выделено под нефтепродукты: 37 под нефтетопливо, 8 под керосин и 4 под масло минер.

Суда работали и на Красноводск с тоннажем в 200.000 пуд., остальной фактический тоннаж в 4 милл. пуд. занят был перевозкой нефтегрузов исключительно из Баку на Астрахань.

Суда за апрель вступили в эксплоатацию своевременно, с опозданием лишь на 15,1%, т.-е. поступили к открытию навигации готовыми на 84,9%.

Общий тоннаж на Каспии составляет 8.054.000, не использовано было к 1 мая 1921 г. вследствие ремонта, в ожидании ремонта и по другим причинам — 46,3%.

Суда работали в апреле почти по нормальному времени, и полным грузом, делая рейс от Баку на 12-футовый рейд, и на Красноводск и обратно, в среднем, 4,6 дня, а за вычетом случайных простоев на рейде в 100 часов в среднем.

Рейсов за апрель м-ц 49 судами было сделано на Красноводск 29 и на 12-фут. рейд 206, всего 235. Перевезено нефтяного груза в 49 судах из Баку на 12-фут. рейд 18.872.000 пуд., на Красноводск 1.264.000; всего—20.136.000 пудов.

Разные.

ПОВЫШЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТАРИФА.

[illegible] повышение пассажирского тарифа в 2.500 раз и багажного в 10.000 раз по сравнению с платами, действовавшими до 10 июня 1917 года.

Грузовые тарифы решено установить в размере ставок, действовавших с 1 июля 1920 г. по 1 января 1921 г. с увеличением этих ставок в 10.000 раз.

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕСТНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ НКПС.

[illegible]

По вопросу об образовании органов местного транспорта выяснилось, что транспорт на местах должен быть децентрализован по Губисполкомам, т.-е. при них должны существовать отделения местного транспорта с двойственной подчиненностью их исполкому и НКПС, параллельно с уездными отделами местного транспорта.

УГОЛЬ.

В отличие от прошлого года нынче март месяц дал, в общем, лишь небольшое превышение февральской добычи. В апреле добыча несколько понизилась, обнаруживая все-таки известную устойчивость.

Кусты.	Март. Добыча. (В тыс. пуд.)	Март. Програм-ма. (В тыс. пуд.)	Март. Выполнение. (В %)	Апрель. Добыча. (В тыс. пуд.)	Апрель. Програм-ма. (В тыс. пуд.)	Апрель. Выполнение. (В %)
Анжерско-Судженский	3.067	4.000	77	2.821	3.000	94
Кемеровский . . .	486	600	81	301	400	75
Кольчугинский . . .	820	1.200	68	791	600	132
По всему кузнецкому бассейну (кроме прокоп-киселевского куста) . . .	4.373		75	3.913	4.000	98

При утверждении рабочей программы на 2-ю четверть года задание на апрель было несколько понижено против первоначальной разбивки добычи по месяцам, т. к. выяснилось, что намеченная в конце 1920 программа добычи (87 мил. пуд., считая и утвержденные условно 13 мил. пуд. добычи с южной группы копей) не может быть выполнена. Понижением задания и об'ясняется повышение процента выполнения программы. В общем же добыча за апрель по всему бассейну, кроме южной группы, понизилась на 11%.

В 1920 г. апрельское падение добычи составило 6%. Что же касается цифр валовой добычи, последние для 1920 г. были значительно выше: Анжерка и Судженка в марте 1920 г. дали вместе 3.874 т. пуд. (нынче на 21% меньше); в апреле 3.738 т. п. (нынче на 25% меньше); Кольчугино и Кемерово в марте 1920 г. дали 1.638 т. п. (нынче на 20% меньше), в апреле 1.451 тыс. пуд. (нынче на 25% меньше). Сопоставление цифр дает возможность подметить некоторую закономерность в уменьшении добычи.

Количество горнорабочих, по сравнению с соответствующими месяцами пр. г., уменьшилось.

Кусты.	Март. Число забойщик.	Март. Чис. горнорабоч.	Апрель. Число забойщик.	Апрель. Чис. горнорабоч.
Анжерско-судж.	1.240	3.875	1.185	2.580
Кемеровский . .	240	935	240	970
Кольчугинский .	660	1.160	515	1.090
По всему кузнец. басс. (кроме прок.-киселевск. куста) .	2.140	5.970	1.940	4.640

В 1920 г. на 1 мая забойщиков на Анжерке и Судженке было 1.760 чел. (нынче на 33% меньше), горнорабочих—3.740 чел. (нынче на 31% меньше); Кольчугино и Кемерово имело забойщиков на 1 мая 1.140 чел. (нынче на 84% меньше), а всех горнорабочих—2.900 чел. (нынче на 28% меньше).

Очевидно, главная причина уменьшения добычи нынче против соответствующих месяцев 1920 г. заключается в отливе рабочих. Недостаток квалифицированных рабочих является основным вопросом для кузнецкого бассейна. Общее число всех рабочих на копях на 1 мая составляло — на Анжерке и Судженке—6.280 чел., на Кемерове—1.870 чел., на Кольчугине—2.530 чел.; всего—10.680 чел. В прошлом году средняя цифра за первое полугодие составляла 10.270 чел.

В связи с уменьшением добычи на копях уменьшился нынче и вывоз за март и апрель.

Кусты.	Март. Вывоз.	Март. Расход на месте.	Март. Остаток.	Апрель. Вывоз.	Апрель. Расход на месте.	Апрель. Остаток.
Анжерско-судж.	2.296	650	14	2.282	563	14
Кемеровский .	373	123	275	196	79	42
Кольчугинский	608	170	17	626	174	13
По всему кузнец. басс. (кроме прокоп.-киселевск. куста)	3.277	943	306	3.104	816	69

Уменьшение вывоза только на 173 тыс. пуд. (на 6%) об'ясняется отчасти меньшим расходом угля на собственные нужды (на 12% против марта), а также вывозом запасов с кемеровского рудника.

Вывоз за соответствующие месяцы 1920 г. составлял по всему бассейну: 4.492 тыс. пуд. в марте (нынче на 27% меньше) и в апреле 4.217 тыс. пуд. (нынче на 26% меньше).

Развитие южной группы копей (Прокофьево-Киселево) и окончание под'ездного пути к ним даст возможность сразу сильно увеличить добычу и вывоз угля. Поэтому эта задача является в настоящее время ударной.

Порайонная программа распределения топлива.

Постановление программной комиссии, учрежденной по соглашению между ЦКТопом и Ц. П. О.

1. Из заграничного угля назначить к распределению во втором полугодии 1921 г. всего 16 м. п., распределив их по районам следующим образом: Украинский—6,100 т. п., Петроградский—7,400 т. п., Северный—2 м. п., Центральный—½ м. п.

2. Предложить ЦКТопу внести в СТО [illegible] 16 м. п. угля также для первой половины 1922 г.

3. Из заграничных дров назначить к распределению во втором полугодии 1921 г. всего 50 тыс. куб. финляндских дров полностью для Петроградского района.

4. Установление ресурсов, назначений и перебросок топлива на второе полугодие 1921 г. производить по районам: сначала Украинскому, затем Юго-Восточному, потом Сибирскому, после Уральскому и т. д.

5. В район Украины входят все потребности территорий, входящих в состав Украинской республики, а также те предприятия ЦПТИ, которые находятся вне ее (кроме Царицынского Дюмо), весь черноморский торговый и военный флот и полностью дороги: Киево-Воронежская, Екатерининская и Южная (считая и части их, выходящие за пределы Украины).

6. Из дровяных ресурсов в пределах Украины назначается 60 т. куб. железным дорогам Украины и 23 т. куб. Укрсахару, а все остальные дровяные ресурсы Украины включаются в ее областной фонд, распределяемый ею по собственному усмотрению, согласно указаниям, даваемым ЦЭС Юготопу. При этом все местные дровяные ресурсы Украины оцениваются Главтопом в 149 т. куб., а самой Украиной на 100 т. к. больше, и все превышение, сколько бы его ни оказалось над учтенными Главтопом 149 т. куб., полностью входит в областной фонд Украины.

7. Из торфяных ресурсов Украины назначается Укрсахару 450 т. пуд., а вся остальная добыча торфа на Украине (оцениваемая украинцами до 5 м. п.) включается в ее областной фонд, распределяемый ею по собственному усмотрению согласно указаниям, даваемым ЦЭС Юготопу.

8. Вся добыча бурых углей на Украине, оцениваемая украинцами до 10 м. п., включается в украинский областной фонд, расходуемый согласно указанному в § 7.

9. Нефтетоплива с Кавказа назначается для Украины всего 4,800 тыс. пуд., из которых 700 т. п. водосвету, 70 т. п. Главморхозу, 32 т. п. НКПС для водного транспорта и 2,000 т. п. для ЦПТИ, а все остальное включается в областной фонд Украины, расходуемый согласно указанному в § 7.

10. Вся валовая добыча угля в Донбассе принимается в 194,3 м. п. и сверх этого для отчисления в качестве предпремии от текущего производства 7,2 м. п. Все, что будет произведено сверх указанных количеств, составляет неприкосновенный резерв Главтопа, расходуемый только по особым постановлениям ЦКТопа (за исключением необходимого добавочного самопотребления копей для добычи свыше 201,5 м. п., при чем это самопотребление не должно превышать 40% того добавочного количества, какое будет добыто сверх 201,5 м. п.).

Из добычи в пределах первых 201,5 м. п. для самопотребления копей назначается 81 м. п. и на предпремию 7,2 м. п., а остальные 113,3 м. п. поступают в общее распределение.

Предпремия расходуется согласно особым на то правилам, по соглашению между ЦПКП и Донотделом ВСГ, с утверждения ЦЭС и по существу пополняет местный областной фонд Украины, почему должна приниматься во внимание учреждениями Украины при назначениях населению п. т. п. из областного угольного фонда, устанавливаемого ниже в пункте п § 13.

11. Из 113,3 м. п. чистой добычи Донтая, поступающей к общему распределению, назначается для Юго-Восточного района 11,030 т. п., для центра—9,710 т. п., для Украины—92,560 т. п.

12. Из старых запасов штыба назначается к распределению во втором полугодии 1921 г. всего 13,100 т. п., из них 5,400 т. п. для Юго-Востока и 7,700 т. п. для Украины. Все остальные запасы старого штыба составляют неприкосновенный резерв Главтопа, не подлежащий расходованию во втором полугодии 1921 г. На Главтоп возлагается выяснение в срок до 1-го октября общего количества запасов старого штыба, на какие можно реально рассчитывать для расхода в первом полугодии 1922 года.

13. Все угольные ресурсы для расходования в Украинском районе, определяемые в 92,560 т. п. донугля, 7,700 т. п. штыба и 6,100 т. п. загр. угля (сверх 7,200 т. п. предпремии донугля), распределяются следующим образом:

а) для 5 желдорог Украины—35 милл. пуд. донугля (Киево-Воронежская, Южная, Донецкая, Екатерин., Юго-Западн.), так что вместе с дровами эти ж. д. получат всего 380 т. к. в древ. эквивалентах;

б) для Главморхоза на Украине—120 т. п. донугля и 600 т. п. загр. угля;

в) для военной промышленности Украины—1,500 т. п. загр. угля;

г) Укрруде—560 т. п. донугля;

д) Укрводосвету—3,100 т. п. донугля;

е) Укрмельницам—2,000 т. п. донугля;

ж) Укрсахару—5,100 т. п. донугля;

з) Югосоли—1,440 т. п. донугля;

и) Укрхимотделу—3 милл. пуд. донугля (без кожи и сахара, но считая бумагу и стекло);

к) Укртекстилю—600 т. п. донугля;

л) Укркожу—240 т. п. донугля (без Таганрога);

м) Укрзаводам огнеупорного кирпича—900 т. п. донугля;

н) ЦПТИ—25,500 т. п. донугля, 1 м. п. загр. кокса и 5 милл. пуд. штыба;

о) НКПС для черноморского торгового флота—1,500 т. п. загр. угля;

п) в областной фонд, расходуемый по усмотрению самой Украины, всего 15 м. п. донугля, 1,500 т. п. загр. угля и 2,700 т. п. штыба, при чем из этого количества должен быть удовлетворен также и Крым в размере по соглашению между Украиной и Крымом (поскольку он не удовлетворен уже сделанными выше назначениями, как, напр., для Главморхоза и для железных дорог).

Нужды украинского речного торгового транспорта и украинской армии удовлетворяются Украиной за счет ее областного фонда.

14. Календарное расписание назначений по месяцам, по рубрикам, указанным в § 13, устанавливает Главтоп, а в пределах передаваемых им полномочий—Юготоп, с тем, чтобы общее полугодовое назначение по каждой рубрике совпадало с указанным в § 13 и чтобы не происходило без постановлений ЦКТопа никаких назначений непредусмотренных, иначе как за счет областного фонда, по усмотрению самой Украины для местных нужд и в пределах этого областного фонда (пункт п § 13). Отменяются все принадлежавшие Юготопу права увеличивать под какими бы то ни было предлогами общий месячный наряд угля (напр., за счет увеличения добычи, за счет усиления вывоза и погрузки и т. п.). В указанные назначения включен как вывоз угля по широкой колее, так и по собственным веткам, гужом, сплавом и потребление на месте и прочее.

Распределение назначения по каждой рубрике между отдельными предприятиями производит Юготоп на основании сведений, доставляемых ему соответственными хозяйственными органами и по соглашению с последними.

Юготоп имеет право, по соглашению с подлежащими украинскими хозяйственными органами или по указанию ЦЭО, заменять украинским потребителям один вид твердого минерального топлива другим, напр., донуголь заграничным углем, кроме только указанных в § 13 назначений для НКПС, для ЦПТИ, для заводов огнеупорного кирпича и для Югосоли, которые всякой замены.

15. Коммунальные потребности сверх предусмотренных выше назначений Укрводосвету, Юготоп удовлетворяет за счет областных фондов донугля, штыба, загр. угля, бурого угля, торфа и дров, учитывая, что часть населения удовлетворена уже при назначении топлива для промышленности (напр., по ЦПТИ и ЦПКП, включенные в назначение хозяйственные расходы обнимают и снабжение рабочих), для транспорта (железнодорожники) и в порядке угольной предпремии.

16. Юготоп ежемесячно представляет Главтопу письменный подробный отчет о фактическом выполнении всего установленного выше топливного плана по Украине со всеми выводами и заключениями для внесения их, в случае необходимости, на разрешение ЦКТопа.

17. В район Юго-востока входят все потребности губерний и областей Донской (за исключением заводов ЦПТИ), Кубанской, Черноморской, Терской, Ставропольской и Дагестанской, а также всех автономных республик Северного Кавказа и полностью жел. дороги Юго-Восточная и Владикавказская.

18. Погрузка нефтетоплива в Грозном на второе полугодие 1921 г. определяется в 25 милл. пуд., из которых 4,800 т. п. назначаются для вывоза на Украину, 9,900 т. п.—Владикавказской дороге, 3,100 т. п.—Юго-Восточной дор., 1,200 т. п. условно назначаются для вывоза в центр и 6 милл. пуд. в областной фонд Юго-востока. Сверх того, для расхода на грозненских нефтяных промыслах, без ж.-д. погрузки, назначается непосредственно из добычи количество, указанное в утвержденной бюро ЦКТопа 17-го июня производственной программе.

Все нефтетопливо, получаемое в результате эксплоатации Кубанского и прочих нефтяных районов Северного Кавказа, кроме Грозного, полностью назначается в областной фонд Юго-востока.

19. Все дровяные ресурсы Юго-востока назначаются в его областной фонд, кроме 16 т. куб. дров для Юго-Восточной ж. д., которые предоставляются ей Главтопом преимущественно из заготовленных и вывезенных не в пределах Юго-востока.

20. Из Донбасса для Юго-востока назначается 11,030 т. п. донугля из добычи и 5,400 т. п. штыба из запасов, которые распределяются следующим образом:

а) Юго-Восточной дороге—8 милл. п. донугля;

б) Главморхозу—300 т. п. донугля;

в) НКПС для водного речного транспорта—870 т. п. донугля;

г) НКЗему—240 т. п. донугля;

д) заводу огнеупорного кирпича на ст. «Латное»—60 т. п. донугля;

е) Таганрогскому кожевенному заводу—360 т. п. донугля;

ж) в областной фонд Юго-востока—1,200 т. п. донугля из добычи (с удовлетворением из этого количества также Алагирского завода, шерстомоек и Ростовской бумажной фабрики) и 5,400 т. п. штыба из запасов.

21. Областной фонд Юго-востока: нефтяной, дровяной, угольный и штыбный распределяется Юговостопом, согласно указаниям Областного Экономического Совещания, при чем соответственно применяются правила, изложенные в §§ 14, 15 и 16.

22. Назначаемый к вывозу в центр на второе полугодие 1921 г. донуголь в количестве 9,710 т. п. из добычи, распределить следующим образом:

а) для ремонтных мастерских железных дорог севера—2 милл. пуд.;

б) для ремонтных нужд речного флота севера—780 т. п.;

в) Москвотопу, включая газовый завод, всего—720 т. п.;

г) Петротопу—300 т. п.;

д) отделу металла, включая Гомзу, всего—2,100 т. п.;

е) Главсахару для его великорусских заводов—600 т. п.;

ж) Главтопу, включая удовлетворение потребностей ЦПАЗ'а, Ижевского завода и всех прочих неупомянутых выше потребителей севера, в том числе губтопов, всего—3,210 т. п.

23. Настоящее постановление доложить в ближайшем заседании бюро ЦКТопа, а следующее заседание Программной Комиссии назначить на 24-е июня, в 11 часов утра.

Председатель Ю. Ларин.
Члены: Перлов (ЦПО ВСНХ), Шандер (Главтоп).

Москва. Р. В. Ц.
2-я образцовая газетная типография М. С. Н. Х., Тверская, 48.
Тираж—44.000 экз.

" "Вісти II-го серпня 1921 р.ч.145.Харьків"

КРИЗА в ДОНБАСІ.

За данними одержаним Головним паливним управлінням, становище в Донецькій водозбфрі, по окремих районах, уявляється в такім вигляді: в Алмазному районі брак навантаження, здобич вистача за власні потреби рудників, тому треба перекидувати паливо з дрібних шахт для ратунку більших. В Семейкінськім районі здобич припинено. Самі шахти паливом забезпечені на тиждень. Навантаження не перевищує 4-х вагонів на добу. В Макіевськім районі в липні навантажено не більш як 300 тисяч пудів. І тут для порятунку шахт, вугіль перекидується з копальні на копальню. В Гришенському районі буде виконано 2/3 наряду, щодня здобич підупадає. В Юзівському районі навантаження припинено по всіх станціях ще в липні. В Бахмутськім і Должанськім районах - здобичі нема.

Загальне навантаження в Донбасі на протязі перших 15-ти днів липня - 2936 вагонів, в тім числі 986 вагонів вугілля і 299 вагонів штибу.

Заазнайомившись з наведенними вище даними, бюро Ц.К. паливного пляну ухвалило - серпневий змівгний плян затвердити, залізниці задовольнити в першу чергу. Заразом запропонувало головпаливу стриматися від складання вересневого пляну паливопостачання, в колес, по Україні, але до з'ясування становище на місцях в Донбасі. Коли б до дня 6-го серпня становище не з'ясовалося, то піддпал повідомити про те, що на вересень місяць автоматично розповсюджується серпневий плян.

Кретичне становище в Донбасі за думкою Ц.К. Палу, в найблизчому часі не може покращати через це не можно сподіватися на здійснення серпневого пляну, окрім того, що будуть задоволені в першу чергу потреби залізниці і то зі старовинних остатків вугілля.

За для вивозу цих достатків на станції навантаження треба поружити справу про натужне пересування до Донбасу автохурового транспорту.

Вантаження нерфстеного /мінерального/ палива в Донбасі /в червні місяці.

За попередніми диспетчерськими відомостями в Донбасі за червень навантажено:

Каменого вугілля - 5,5 міліон.пудів.
Антраціта - 4,7 " "
Кокса - 0,2 " "

Разом..... 11,4 лише пудів усіх гатунків, з них безвартного вугіля і штибу біля 3-х міліонів пудів, таким чином кращого гатунку навантажено 8,5 міліонів пудів.

Піддпал впочатку дав наряд на 19,1 міліонів пудів кращого гатунку, але через відміни умови в Донбасі за здобичу, а саме в зв'язку з браком харчів, наряд цей був умалений до 11,3 міліона пудів і не зважаючи на це, навіть умаленого наряду було здійснено меньше на 3 міліона пудів себ-то на 26%.

Наряд на безвартний вугіль і штиб дано в червні на 6,6 міліон. пудів здійснено ж його меньше на половину.

Сумарне червневе навантаження усіх гатунків палива нижче наряду /11,6 + 6,5/ = 18,1 міліонів пудів, на 7,7 міліонів пудів, себ-то на 37%.

Загального навантаження в 11,6 міліонів пудів відправлено по адресу залізниць:

кам"яного вугілля - 2,6 міліонів пудів.
антраціта - 1,9 " "

Разом 4,5 " "
при наряді 7,5 " "
себ-то не довантажено 3,2 міліонів чи 42%.

За для инших груп уживників /получитель/ відправлено:

кам"яного вугілля 2,9 міліонів пудів
антраціта 3,8 " "
кокса 0,2

разом 6,9 міліонів пудів

усіх гатунків, серед віх безвартного гатунку біля 3-х міліонів пудів недонавантажено усіх гатунків проти умаленого наряду 9,7 міліонів пудів - 40%.

Порівнюючи це навантаження з травневом навантаженням /сумарне навантаження 15,4 міліона пудів/ спостерігаемо, що недонавантажено 4 міліона пудів себ-то 35%.

Гострий упадок навантаження не рістевого палива в червні з"ясовуемо виключно харчовою справою. Харчова криза в Донбасі виявилася під кінець Травня, коли робітники почали уходити з а харчем до ріжним місць частина навіть поїхала на батьківщину на Орловщину і инші губернії, де передбачався кращий ніж на півдні врожай.

В наслідок, за відомостями Ц.П.К.П. здобич в червні визначалася в 18-19 міліонів пудів, що відповідає травневий здобичі минулого 1920 року /18,6 міліонів пудів/ і нижча за здобич великоднево травня б/р. /24,4 міліона пудів/ на 5-6 міліонів пудів. Між иншим коли більш правель та сістематично постачати робітникам харчі, здобич в червні повинна була бути не нижче 30-32 міліона пудів, наближаючися до березлевої здобичі б/р..

Постачати залізницям потрібно 7 міліонів пудів в дійсности як зазначено вище, відправлено 4,5 міліонів пудів. Через таку катастрофічну приставку палива на адресу комунікації, південна округа шляхів сполучення умалила на 3-й дисятиденний період плян перевозки вантажів по залізницям південної округи до 1460 вагонів замісць 2-х тисяч вагонів.

Мізерне навантаження, натурально не сприятливо відбивається на постачанні заводам та фабрикам. Через цю ваду нема спромоги підтримувати на півдні навіть одну гамарованю /доминну пічку/ за-для гамару мінімальної кількости чавуну, що його потрібно за-для дальної переробки в штабувальний - прокатний метал.

"Красная армия" ч. 149 10 августа 1921 року

Донбас угасает.

спасайте Донбас.

Царь голод б"ет одновременно по разним направленіям. Сейчас он нащупал самий ценний район нашей страни Донецкій Басейн.

Било би величайшей ошібкой, еслі би ми із за кріков о помощі з Поволжжя не прислушалісь к тому, что проісходіт во "всеросійской кочегарке".

Трудние моменти пережівал Донбас, Сейчас он вступіл в період КАТАСТРОФІЧЕСКІЙ. В ряде угольних районов /Дожжанском, Бахмутском, Семетконском/ добича угля совершенно прекратілася. В другіх добича впала до нічтожних цифр. Доходіт до того, що приходіться подвозіть УГОЛЬ МЕЛКІХ ШАХТ ДЛЯ СПАСЕНІЯ КРУПНИХ. Нет возможности поддержать на Юге даже ОДНУ ДОМІННУЮ ПЕЧЬ ДЛЯ ВИПЛАВКІ ЧУГУНА. Проізводітельность забойщіка, равная в марте 1958 пудов, упала в іюне до 1299 пудов і продолжает катастрофіческі падать. Донбас угасает. В марте етого года, когда ми подвезлі к Донбасу 819 тисяч пудов хлібних грузов /101% потребності/ добича вугля тоже поднялася до 33 міліонов пудом. Но в іюне Донбас получіл уже в двое меньше хлебних грузов всего 479 пудов...в іюле еще меньше.

В результате голодные шахтери падают от ізнеможенія.

Кочегари падают без сознанія. Телеграфірует із одного пункта Донбаса /Кремдачевского района./

Вместе з голодом шествует по Донбасу і халера. Рабочіе разбегаются в поісках хлеба, бросая работи.

Ми находімся перед угрозою омертвенія Донбаса, а с нім омертвет і железная дорога і вся наша промишленость".

КОРОТКА ПОЯСНЮЮЧА ЗАПИСКА

до розрахунку на один міліард, сто дванадцять міліонів сімсот пятдесят тисяч карбованців.

Зазначені в розрахунку суми потрібні на поновлення діяльности тих апаратів внутрішнього державного управління цивільних офіцій, та де-яких підприємств, які мають велике значіння для успіху повстанчої акції. Ці суми потрібні для того часу, коли опанування теріторії дасть можність установити й поновити потрібні установи та інституції. Головнійшу увагу звернено на ті галузі, що мають безпосереднє або підсобне значіння для військових акцій та для поліпшення мов стану війська, як наприклад: Арсенал, завод Брекера, Майстерні; комуніякація; Електровні, водотяги, шпиталі. Звернено також увагу на установи, функціонування яких зв"язано з установленням порядка в тилу /в"язниці/, на діяльність фінансових установ податкових апаратів, охорони державного майна та поновлення чинности установ, зв"язаних з комплектуванням армії /управи по військовій повинности/

§ I. В межах зазначених для складання кошториса знаходиться біля десяти тисяч верств залізничних шляхів, яка кількість верств і покладена в основу підрахунку. Для підрахунку взято ті досліді коефіціенти, які виявилися під час нашого останнього наступу на Україну, а саме, - що відношення витрати на штат служачих і на инші потреби відносяться 1:3.

Вартість палива, шмари й гасу взяті по цінам, які були виявлені конкуренцією в вересні й листопаді 1920 року, а саме - куб палива з навантажкою в вагон - 40 тисяч карбованців /без вартости самого палива/, пуд шмари 6 тисяч карбованців і пуд гасу 10 тисяч карбованців.

Користуючись цими підставами ми вводимо безумовно якусь помилку в підрахунок, але ж до цього примушує нас відсутність певних данних про те, як буде стояти наша валюта і які запаси ріжного роду матеріялів буде знайдено нами в межах залізниць.

ст.А. - Рахуючи по 6 чоловік на 1 верству колії для потреб експлюоатації і до 4-х чоловік на верству для відбудови зруйнованих споруджень получаємо 100 тисяч чоловік служачих і робітників при видачі авансом в рахунок платні на пів місяця по 7,5 тисяч карбованців потрібно буде ....150 міліон карбов.

ст.Б. - Рахуючи сто лікарень по 10 ліжок кожна з утриманням одного хорого на протязі доби як харчування й ліки по 1.000 карбованц потрібуємо..14 міліонів карбов

ст.В. - Паливо: в розрахунок взято пересічно дві пари потягів по всім колліям, при чому на одну верству рахуємо два з половиною пуди палива і при кількости 5.200 кубів потрібно буде зробити витрату - ....208 міліон.карбов.

ст.Г. На 50 маневрових паротягів по деповським станціям рахуючи 3 куби на добу загалом 2.200 кубів потрібно......88 міліон.карб.

ст.Д. - На 400 водотягів рахуючи по 1/3 куба на добу при загальній кількости 1533 куби потрібно 61..............61.міл.320 тисяч карб

ст.Е. - На опал помешкань, електровень, майстерень при загальній кількости 500 пудів потрібно 20.м..................20 міліонів карбованців

ст.Ж. - Для забезпечення руху необхідно загальну кількість мати шмари 1000 пудів на що потрібно.........................6 міліонів карб.

ст.З. - Для освітлення водотягів, майстерень, помешкань, потягів, сігналів, 500 пудів гасу на що потрібно.............5 міліонів карб.

ст.І. - На лісові заготовки 3 Дирекціям.........10 міліонів карб.

ст.И. - На закупку шпал потрібних для відбудови зруйнованих мостів і колій..15 міліонів карбова

ст.К. - На придбання ріжних матеріялів, інструментів для ремонту рухомого складу і особливо зруйнованих мостів ....10 міліонів карб.

ст.Л. - Трьом Дирекціям на ріжні витрати не придбачені кошторисом але зв"язаних з відбудовою і урухомленням майстерень. 15 міліон.карб.

Разом по § I ....602 міліони 320 тисяч к.

§ II. В межах зазначених для конторису рахуємо приблизно до 200 поштово-телеграфних контор.

ст.А. - Рахуючи пересічно 20 чоловік на Почтово-Телеграфну контору при видачі авансу на пів місяця по I.500 карбованців потрібно мати..6 міліон.карб.

ст.Б. - Для організації в районі кожнєї Почтово-Телеграфнєї Конторі по 2 ремонтних колони по 6 чоловік кожна при видачі авансу в рахунок платні а I/2 місяця по I.500 карб..4 міліон.40.тися

ст.В. - На рiжнi витрати зв"язані з відбудовою поштово-телеграфних зв"язків по 50 тисяч на контору потрібно..I0 мілон.карбов.

ст.Г. - На придбання ріжних блянків для розпочаття праці по Поштово-Телеграфним конторам по 20 тисяч карб....4 міліон.карб.

ст.Д. - На не придбачевi кошторисом витрати...I міліон.карбб.

Загалом по § II..........................25 міл.40 тисяч к

§ III. ст.I. Для потреб охорони майна вимагається 50 міліон.к виходячи зі слідуючого розрахунку: зсипні хлібні пункти улаштовуються більшовиками не меньше одного на волость,ці пункти передаточного характеру із них хліб перевозиться до центральних пунктів заготовітельних контор приблизно одна по повіт.Крім того маються значні зсипки майже при всякій станції,де єсть підходяще для того помешкання. Беручи на увагу,що якраз в данний мент переводиться збір продналогу,треба гадати,що передаточні пункти зараз повні,тому треба установити охорону і цих пунктів в противному раві вони будуть розграбовані.Покладатися на допомогу міліції не доводиться,бо таковоі зараз не буде.Тому доведеться повітовому Уповноваженому охороняти ці пункти власними засобами.Крім зсипних пунктів безумовно буде ще багато инших місць збереження ріжного роду продуктів чи товарів,які більшовики або заготовляють для вивозу або для товарообміну серед населення. Значні порівнюючи кількости товарів передані кооперації на місцях,рівно як і зібраною. Поруч з охороною сторожею доведеться робити витрати по пересипці,перевозці та розпреділенню майна,на перших порах,постільки зразу не можна буде обрахувати всіх запасів,доведеться все захоплене затримувати в своїх руках не переводячи навіть частковоі ліквідаціі на покриття витрат.Разом з тим для повстанчи відділів можливо буде на перших порах переводити якісь закупки на місцях. одіжі,сала,можливо,набоїв і т.и.. Тому сума меньше як I міліон на повіт для цієї цілі не являється перебільшеною. З цієї суми приблизно половина на найом сторожів - 30-30 чоловік на повіт,з платнею приблизно 1000 карбов:доба. Захоплене майно особливо хліб, буде уявляти велику цінність,а тому треба мати і добру сторожу. Решта піде на витрати по перевозці найму помешкань,збору продуктів з комносців,закупок і т.и. Всі подібні видатки будуть переводитися під контролем повітових управ і за їхньою відповідальністю,чим досягнеться економія витрат.

ст.2. На аванси підприємствам вимагається також 50 міліонів к по слідуючим основаніям. Зразу ж доведеться пускати в рух заводи чи майстерні,які би могли працювати на оборону.В першу чергу має бути пущений повним рухом Київський Арсенал з його 600 робітників завод Грейтера та инші,на яких могла би лагодитися зброя та вироблятися предмети в першу чергу потрібні війську. Крім того потрібують авансів також і цукроварні.В цьому відношенню мають бути найперше задоволені в повній мірі робітники,як платнею так і натурою. На перших порах передбачається для справ оборони занятими неменьше 3-х тисяч робітників, рахуючи навіть це задоволення разом день - робітник- в 1000 карбованц.потрібується ...42 міл.карб Решта для розпочаття роботи по організації цукрової шком компанії

§ IУ. - Для усилення на перших порах Державних Скарбниць потрібується мінімум 100 міліонів карб.,рахуючи,що буде постачено грішми 20 Скарбниць в місцях,які будуть мати важне стратегичне значіння. Беручи під увагу,що управи на перших порах незможуть дістати засобів на утримання апаратів,чи переведення якоїсь допомоги військовій силі,являється конче потрібним,постачити бодай якоюсь готівкою пункти,в яких доведеться розвинути як найширшу на перших порах діяльність. Нема жадних підстав гадати,щоби Украйнська валюта зразу ж високо піднеслася,поскільки населення на початку не побачить,а ні товарів,які би мігла постачити йому

держава,а не оподаткування,не можна буде ввести з першого ж
дня,тому сума в 20 міліонів карб.на губернію являється при
данних умовах мілімальною.

§У. ст.І. - Можна припустити,що в 5-х губерніях буде функ
нувати 5 електровень більших і 10 електровень меньших /повіт
в містах/. На 5 електровень треба пересічно по 10 куб.саж.
дров на день на кожну = 50 х І4 - 700 куб.; на меньші електро
ні - 3 куб. - 30 х І4 = 420 куб.; разом - 1120 куб. Заготовча
вартість одного куба - 40 тисяч карбованц.по цінам листопаду
минулого року. 490 куб.коштуватимуть 44.800 тисяч карбованц.
шмара - по 4 пуди в среднъому на електровню на день -4 х 15
х І4= 840 пудів; по 6000 карб.за пуд - 5.040000 карб.
утримання персоналу: І5 на велику електровню і 10 на меньшу
рівняється /І5 х 5/ + /10 х 10/ = І75 по 500 карб:в середньо
му на добу = 500 х І75 х І4 = 1,225000 карб. На ремонт - 10 мі
карб. разом - 61.066.000 карб..

§ У. - ст.2. - Вважаючи що для постачання населення водою
витрати на дрова та матеріяли в 6 раза меньше порівнюючи з
освітленням; виходить,що на дрова та шмару буде потрібно -
8 міліонів. Утримання персоналу - в два рази меньше,себ-то
4.900.000 : 2 - 2.450.000 карб. і 5 міліонів на не-
обхідний ремонт. Разом І5 міліонів 450 тисяч карб..

§ У. ст.3. - В багатьох містах функціонують залізнично-лі
водні вітки /вузькоторові/ для постачання паливом переважно
електровень та водотягів,тому конче потрібно підпримати їх фу
нкціонування,яко підприємств,що мають велике значіння для вій
ськових цілей. Таких лісоводних віток буде до І2-ти. Мілімаль
ні аванси,які потрібно буде їм видати можна рахувати пересічн
по 500 тисяч карбованців. Разом - 6 міліонів карбованців.

§ УІ. Принціпово лікарні мають утримуватися на кошти міс
цевих управ.Але,приймаючи на увагу,що де-які лікарні будуть
обслуговувати і потреби війська,не можна буде відмовити їм в
субсідіюванню.Беручи пересічно на 5 губерній 20 таких лікарень
по 50 ліжок в кожній та рахуючи утримання з ліками й персонал
на І ліжко - 1000 карб. будемо мати на І4 день /20 х 50 х 1000
х І4/ = І4 міліонів карб..

§ УІІ. Рахуючи 60 в"язниць по 250 в"язнів в кожній,і по 200
карб.на утримання кожного в"язня, /виходячи із приблизної вар-
тости 2-х хунтів хліба/, будемо мати /60 х 250 х 200/=3 міліон
карб.на І день; на І4 день виносить 42 міліона карбованц.
Утримання охорони: пересічно по 20 осіб на в"язницю і по 500
карб.на добу кожному, на І4 день виносить /500 х 20 х 60 х
х І4/= 8 міліон.400 тисяч карб.. Ремонт по І міліон.на в"язни-
цю - 60 міліонів. Разом 110 міліонів 400 тисяч карб...

§ УІІІ. - Згідно з тимчасовою організацією місцевої влади,
кожна управа губерніяльна й повітова буде мати по 7 підпоряд-
кованих їй установ,на І губернію І4, на 5 губ. 70, не рахуючи
судових,державного контролю та охорони безпеченства. Організація
ція праці в цих установах,як свідчить досвід минулого,вимагає
певного авансування,без якого не можливо буде розпочати орга-
нізаційну роботу. Організація самих управ,налагодження місцевих
апаратів по оподаткуванню, витрати на підготовчі роботи по пе
реведенню мобілізації військово-обов"язаних, - все це буде ви-
магати значних коштів. Беручи пересічно 300.000 аванса на одну
установу /30 міліон./ і по 700.000 на управу /700.000 х 62
= 43.400.000/ будемо мати разом 73.400.000 карб..

§ IX. - Успіх організації цивільної влади на місцях,згідно
з розробленим пляном, в значній мірі буде залежати від встанов-
лення тісних живих зв"язків поміж повітом та губернією і гу-
бернією з Цивільним Керуванням П.П.Штабу. Потрібно буде міцно
зв"язати в спосіб ріжних командіровок,посланців і т.п.принаймні

42

60 пунктів /повітів/, асігнувавши для кожного пункта по 500.000 кар[б.]
потрібна загальна сума на роз"їзди 30.000.000 карб..-

Начальник Цивільного
Керування П і д п о л к о в н и к

43

Р О З Р А Х У Н О К

грошових сум, потрібних на поновлення діяльности підприємств та установ ЦИВІЛЬНОЇ ОФІЦІЇ на 57-м повітів /Волинь, Поділля, Київщина, Чернигівщина, Харьківщина/ на добу перших 14-ти днів

---ooOoo---

§ I. Залізниці........................602.320.000 карб.

§ II. Пошта и Телеграф................25.040.000 "

§ III. Народне Господарство:......
ст. I, охорона державного майна.50.000000 "

ст. 2 аванси підприємствам....50.000000 "

§ IV. Фінансові установи
/підкріплення Скарбницям/....100.000000 "

§ V. Комунальні підприємства: 61.065
ст. I, електровні...................[illegible] "

ст. 2. водотяги....................1[illegible].450000 "

ст. 3. лісовозні залізниці......5.000000 "

§ VI. Лікарні и шпиталі..................14.000000 "

§ VII. Місця замкнення..................110.400000 "

§ VIII. Аванси на поновлення чинности
губ. і повіт. установ............73.400000 "

§ IX. Видатки по встановленню зв"язків та на роз"їзди..............30.000000 "

Разом.....1.137.675.000 карб.

/Один міліард, сто ~~шістьнадцять~~ міліонів ~~сто пятьдесят~~ тисяч карбованців/.-

Начальник Партизано-Повстанчого
Штабу ГЕНЕРАЛ - ХОРУНЖИЙ

Начальник Цивільного
Керування Підполковник

" " вересня 1921 р.

ч....

Таємно.

ІНСТРУКЦІЯ

Для прийому служачих на залізниці на перші часи

по оголошенню повстання.

І. По закону 22-го березня 1921 року всі служачі рахуються звільненими з І-го грудня 1920 року.

2. Для координації діяльности по керуванню залізничними справами уникнення многовластія, в районі кожного відділу Сл. Руху, Начальник Від. Руху призначається тимчасово виконовуюч. обов"язки завідуючого експльоатацією, при чім йому в технично-адміністраційному відношенню підлягають адміністратори инших служб і він являється відповідальним за роботу в дорученому йому експльоатаційному районі.

3. Завідуючому експльоатаційним районом доручається на протязі 3-х доб з часу одержання наказу набрати нові штати певні з національного боку і роботоздатні.

4. Притягати робітників і служачих до роботи необхідно керуватися пропорціональним розподілос служачих по службам, таблицями, які є максімальні і будуть проведені в життя по розпорядженню Міністерства Шляхів.

5. Загальна сума всіх служачих і робітників по всім службам в межах відділу Сл. Руху себ-то в межах експльоатаційного району, мусить рівнятись 6-ти чоловікам на верству колії, при чому 2-х торова колія, за винятком Сл. Колії, рахується як одноторова /себ-то 2 верстви 2-х торових рахується за І верству одноторову./ і станційні колії за винятком головної в рахунок не приймається.

Примітка: в цю кількість входять всі робітники майстерень, ремонтні робітники всіх категорій, телеграфу і поденні инших служб.

6. Комерційні агенти на перші часи цілком будуть не потрібні, але ж для затримання їх при залізниці необхідно перевести їх на конторські посади при конторах начальників участків і відділів станцій і на посади техничних конторників.

7. Штат паровозних кондукторських бригад залишити по підрахунку на 5 пар потягів.

8. По всім промежутковим станціям телеграфісти касуються тимчасово, окрім тих де є розподіл круга. По подібним станціям залишається по 3 чоловіка. По розпорядковим станціям залишається телеграфісти по підрахунку по 3 чоловіка на працюючім апараті, по одному старшому в зміну і І завідуючий телеграфною станцією. Телефоністи по дійсній потребі. Копіїсти по 2 в зміну.

Увага: Всі телеграфісти не притягнуті до роботи по прямому призначенню, мусять бути використані до негайного полагодження рішуче всіх дротів.

9. Персонал лікарень і шкіл залишається в повному складі.

10. Всі завідуючі лісовими розробками залишаються й провадять працю по заготовці палива.

11. Для востановлення зруйнованих мостів, колій дозволяється притя-

гати відповідну кількість робітників кадрів залізничників не притягнуті до праці по своюму фаху або, з селян по мобілізації за допомогою військової влади.

Увага: притягнути залізничники для робіт не по своюму фаху рахуються на правах поденних.

12. Особливу увагу звернути на забезпечення майстерень робітниками і щоби всі притягнуті робітники були би забезпечені фактичною роботою.

13. В випадку необхідности притягнуті по якій-небудь службі більшу кількість робітників, чим зазначено в § 5, звертатися за дозволом в Транспортовий відділ Партизано-Повстанческого Штабу.

14. Всі притягнуті до праці на перших часах, по можливости, буде виплачуватися платня авансом.

15. Сталі збільшені штати, згідно додаваемих до цього таблиць, будуть набіратися Дирекцією залізниць призначеною Міністерством Шляхів.

16. За притягнення до праці робітників або служачих в більшій кількости як 6 на верству без відповідного дозволу, буде відповідати не тілько безпосередній адміністратор, але ж і завідуючий експльотаційним районом.

Увага: Кількість робітників зазначених в § 11, в норму 6-ти на верству не входять.

17. Всі притягнуті до роботи служачі и робітники рахуються тимчасовими до затвердження їх сталою Дирекцією залізниць.

18. Особам не притягнутим до роботи як звільненим по закону зазначенім в § 1, платня не належить.

19. Всі особи, вибрані до робот мусять негайно приступити до виконання своїх службових обов"язків.

Увага: За невихід до робот будуть відповідальні перед Військовим Повстанчим Судом.

20. Всі особи, що притягнуті до роботи в першу чергу, мусять залишити свої адреси і рахуються взятими на військовий учот.

21. По першому оголошенню розповсюдженому про станціям про заклик до робот служачих и робітників, осіб зазначених в § 20, мусять негайно з"являтися и розпочати доручені їм роботи.

22. Відмовлятися від доручаемої роботи не по прямому фаху, не мають права і будуть підлягати Військовому Повстанчому Суду.

23. Особи, які не вийдуть на роботи по заклику на підставі § 21, підлягають Військовому Повстанчому Суду.-

Начальник Цивільного
Керування Підполковник ДОБРОТВОРСЬКИЙ

Начальник Транспортового
Відділу Інженер ЯНОВСЬКИЙ

З орігіналом згідно:

Т А Б Л И Ц Я Ч.15.
Штати Возової служби на колії.

Назва посад.	Жмерин.	Козят.	Греч.	Вапн.	Шепет.	Волоч.	Проск.	Мог.	Берд.	Кам".
Кляси депо	I	II	III	I	II	II	III	III	III	III
Начальників	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Помішників	2	2	2	I	I	I	I/0	I/0	I/0	I/0
Вартових по депо	3	3	2	2	I/0	I/0	-	-	-	-
Ревізорів	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Паровозн. майстрів	I	I	I	I	-	-	-	-	-	-
Вагонних майстрів	I	I	I	-	-	-	-	-	-	-
Електротехн.	I	I	I	I	-	-	-	-	-	-
Інженерів водопостач.	I	I	I	-	-	-	-	-	-	-
" ріжн. фахів	7/4	4/3	3/2	I	I	I	-	-	-	-
Технічн. агентів	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Техників	2	I	-	-	-	-	-	-	-	-
Машиністи наставн.	I	I	I	I	-	-	-	-	-	-
Масливників нарядчик.	3/2	3/2	2/I	I	-	-	-	-	-	-
Машин. довотяг.	на місцях по дійсній потребі.									
Старші рахівники	I	I	I	I	-	I	I	I	I	I
Рахівники	3	2	2	2	I	-	-	-	-	-
Діловоди вищ. кл.	I	I	I	I	-	-	-	-	-	-
Діловоди	3	2	I	I	I	I	-	-	-	-
Старші конторники	3	2	I	I	I	I	-	-	-	-
Конторників	6	4	3	2	I	I	I	I	I	I
Табельників	3	3	2	I	I	I	I	I	I	I
Відмітчики	3	2	I	I	-	-	-	-	-	-
Переписчики	3	2	I	I	-	-	-	-	-	-
Машиністи потяг. I к.	20	10	5	-	-	-	-	-	-	-
Машиністи пот. II кл.	30	20	10	-	-	-	-	-	-	-
Маш. потяг. III-ї кляс.	50	30	20	-	-	-	-	-	-	-
Поміш. I-ї кляси	35	20	10	-	-	-	-	-	-	-
" II-ї "	30	20	10	-	-	-	-	-	-	-
" III-ї "	[illegible]	20	10	-	-	-	-	-	-	-
" поденні	50	30	20	-	-	-	-	-	-	-
Кочегарі потягові	25	15	10	-	-	-	-	-	-	-
Стар. огл. вагон.	6/4	3	3	3	-	-	-	-	-	-
" промивальщики	2	I	I	I	-	-	-	-	-	-
" кочегари	6	3	3	3	-	-	-	-	-	-
Кочегари	6/4	6/4	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2
Огляд. вагонів	12/9	9/6	6/4	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2
Кладовщики	3	2	I	I	I	I	-	-	-	-
Інструментальщики	4	3	2	I	I	I	-	-	-	-
Промивальщики	4	3	3	I	I	I	-	-	-	-
Мазії	100	50	50	-	-	-	-	-	-	-
Провод. вагонів	5	2	I	-	-	-	-	-	-	-
Чистільщ. топок	9/6	6/4	3/2	3/2	3/2	I	-	-	-	-
Піддувальщики	6/4	6/4	3/2	3/2	-	-	-	-	-	-
Сторож. при контор.	2	3	I	I	I	I	I	I	I	I
Посланці прив. депо	6/4	6/4	3/2	3/2	2	2	I	I	I	I
Стор. при черг. кімн.	6/4	6/4	3/2	3/2	2	2	I	I	I	I
Разом	499	312	208	49	26	26	15	15	15	15

Для депо IV-ї к л я с и типа Ярмолинці.
Начальників I, тех. агентів - I, конторників - I, кочегарів - 3/2, оглядачів вагонів 3/2, сторожів при чергових кімнатах - I. загалом 10.

У в а г а: числітель при 8 парах потягів на добу
Знаменатель" 3 " " " "

ТАБЛИЦЯ Ч. I5.
Штати Возової служби на колії.

Назва посад.	Жмерин.	Козят.	Греч.	Вапн.	Шепет.	Волоч.	Проск.	Мог.	Берд.	Кам"ян.
Класи депо	I	II	Ш	I	II	II	III	III	Ш	Ш
Начальників	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Помішників	2	2	2	I	I	I	I/0	I/0	I/0	I/0
Вартових по депо	3	3	2	2	I/0	I/0	-	-	-	-
Ревізорів	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Паровозн. майстрів	I	I	I	I	-	-	-	-	-	-
Вагоних майстрів	I	I	I	-	-	-	-	-	-	-
Електротехн.	I	I	I	I	-	-	-	-	-	-
Майстерів водопостач.	I	I	I	-	-	-	-	-	-	-
" ріжн. фахів	7/4	4/3	3/2	I	I	I	-	-	-	-
Техничн. агентів	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Техників	2	I	-	-	-	-	-	-	-	-
Машиністи наставн.	I	I	I	I	-	-	-	-	-	-
Масливників нарядчик.	3/2	3/2	2/I	I	-	-	-	-	-	-
Машин. довотяг.	на місцях по дійсній потребі.									
Старші рахівники	I	I	I	I	-	-	-	-	-	-
Рахівники	3	2	2	2	I	I	I	I	I	I
Діловоди вищ. окл.	I	I	I	I	-	-	-	-	-	-
Діловоди	3	2	I	I	I	I	-	-	-	-
Старші конторники	3	2	I	I	I	I	-	-	-	-
Конторників	6	4	3	2	I	I	I	I	I	I
Табельників	3	3	2	I	I	I	I	I	I	I
Відмітчики	3	2	I	I	-	-	-	-	-	-
Переписчики	3	I	I	I	-	-	-	-	-	-
Машиністи потяг. ек.	20	10	5	-	-	-	-	-	-	-
Машиністи потяг. I кл.	30	20	10	-	-	-	-	-	-	-
Маш. потяг. Ш-ї кляс.	50	30	20	-	-	-	-	-	-	-
Поміш. I-ї кляси	35	20	10	-	-	-	-	-	-	-
" II-ї "	30	20	10	-	-	-	-	-	-	-
" Ш-ї "	30	20	10	-	-	-	-	-	-	-
" поденні	50	30	20	-	-	-	-	-	-	-
Кочегарі потягові	25	15	10	-	-	-	-	-	-	-
Стар. огл. вагон.	6/4	3	3	3	-	-	-	-	-	-
" промивальщики	2	I	I	I	-	-	-	-	-	-
" кочегари	6	3	3	3	-	-	-	-	-	-
Кочегари	6/4	6/4	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2
Огляд. вагонів	I2/9	9/6	6/4	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2	3/2
Кладовщики	3	2	I	I	I	I	-	-	-	-
Інструментальщики	4	3	2	I	-	-	-	-	-	-
Промивальщики	4	3	3	I	I	I	-	-	-	-
Мазії	100	50	50	-	-	-	-	-	-	-
Провод. вагонів	5	2	I	-	-	-	-	-	-	-
Чистільщ. топок	9/6	6/4	3/2	3/2	3/2	I	-	-	-	-
Піддувальщики	6/4	6/4	3/2	3/2	-	-	-	-	-	-
Сторож. при контор.	2	3	I	I	I	I	I	I	I	I
Посланці прив. депо	6/4	6/4	3/2	3/2	2	2	I	I	I	I
Стор. при черг. кімн.	6/4	6/4	3/2	3/2	2	2	I	I	I	I
Разом	499	312	208	49	26	26	15	15	15	15

Для депо IУ-ї кляси типа Ярмолинці.
Начальників I, тех. агентів - I, конторників - I, кочегарів - 3/2, оглядачів вагонів 3/2, сторожів при чергових кімнатах - I. загалом I0.

Увага: числітель при 8 парах потягів на добу
Знаменатель" 3 " " " "

ТАБЛИЦЯ Ч XIV. ШТАТИ ПО СЛУЖБІ КОЛІЇ.

	Кам'янець	Комар.	Жмерин.	Вап.	Коз.	Прос.	Шеп.	Могил.
Начальників дільниць	I	I	I	I	I	I	I	I
Помічників	I	I	I	I	I	I	I	I
Рахівників	I	I	I	I	I	I	I	I
Діловодів	I	I	I	I	I	I	I	I
Дільничних майстерів	8	6	10	8	10	6	6	6
Доглядачів будинків	I	I	I	I	I	I	I	I
Старших робочих	24	30	30	24	30	24	24	24
Приходо расходчиків	I	I	I	I	I	I	I	I
Конторників	2	2	3	2	3	2	2	2
Мостові слюсаря	I	I	I	I	I	I	I	I
Слюсаря сігналізації	I	I	I	I	I	I	I	I
Ковалів	I	I	I	I	I	I	I	I
Молотобойців	I	I	I	I	I	I	I	I
Столярів	I	I	I	I	I	I	I	I
Пічників	I	I	I	I	I	I	I	I
Арбористів	I	I	I	I	I	I	I	I
Переїздних сторожів	8	8	10	10	10	10	10	8
Рисовників	I	I	I	I	I	I	I	I
Рисовників	I	I	I	I	I	I	I	I
Ремонтних робітників	72	90	90	72	90	72	72	72
Слюсарів	I	I	I	I	I	I	I	I
Розсильних при конторах	I	I	I	I	I	I	I	I
Доглядачів за насадженнями	I	I	I	I	I	I	I	I
Техників	I	I	I	I	I	I	I	I
Верст однотор. колій	90	-	-	-	-	80	87	107
Верст двутор. колій	-	100	131	77	100	-	-	-
Станційних колій	50	80	100	39	100	60	73	53
Разом верст	140	180	231	118	200	140	160	160
Разом службовців	132	154	161	134	151	134	134	132

Ця таблиця як приклад разрахунку необхідного штату по службі колії.

ТАБЛИЦЯ Ч XIV. ШТАТИ ПО СЛУЖБІ КОЛІЇ.

	Камянець	Комар.	Жмеринка	Вап.	Коз.	Прос.	Шеп.	Могил.
Начальників дільниць	I	I	I	I	I	I	I	I
Помічників	I	I	I	I	I	I	I	I
Рахівників	I	I	I	I	I	I	I	I
Діловодів	I	I	I	I	I	I	I	I
Дорожніх майстрів	8	8	10	8	10	8	8	8
Доглядачів будинків	I	I	I	I	I	I	I	I
Старших робітників	24	30	30	24	20	24	24	24
Приходо-росходчиків	I	I	I	I	I	I	I	I
Монтерників	2	2	3	2	3	2	2	2
Мостові слюсаря	I	I	I	I	I	I	I	I
Слюсаря сігналізації	I	I	I	I	I	I	I	I
Ковалів	I	I	I	I	I	I	I	I
Молотобойців	I	I	I	I	I	I	I	I
Столярів	I	I	I	I	I	I	I	I
Пічників	I	I	I	I	I	I	I	I
[illegible]	I	I	I	I	I	I	I	I
Бригадних сторожів	8	8	10	10	20	20	10	8
Рисовників	I	I	I	I	I	I	I	I
Рисовників	I	I	I	I	I	I	I	I
Ремонтних робітників	72	90	90	72	90	72	72	72
Слюсарів	I	I	I	I	I	I	I	I
Розсильних при конторах	I	I	I	I	I	I	I	I
Доглядачів за насадженнями	I	I	I	I	I	I	I	I
Техників	I	I	I	I	I	I	I	I
Верст однопутних	90	-	-	-	-	80	87	107
Верст двупутних	-	100	131	77	100	-	-	-
Станційних колій	50	80	100	39	100	60	73	52
Разом верст	140	180	231	118	200	140	160	160
Разом службовців	132	154	151	134	151	134	134	132

Це таблиця як приклад розрахунку необхідного штату пф службі колії.

ТАБЛИЦЯ Ч XIV. ШТАТИ ПО СЛУЖБІ КОЛІЇ.

	Кам'янець	Фенар.	Жмерин.	Вап.	Коз.	Прос.	Шеп.	Могил.
Начальників дільниць	I	I	I	I	I	I	I	I
Помічників	I	I	I	I	I	I	I	I
Рахівників	I	I	I	I	I	I	I	I
Діловодів	I	I	I	I	I	I	I	I
Польових майстрів	8	8	10	8	10	8	8	8
Доглядачів будинків	I	I	I	I	I	I	I	I
Старших робочих	24	30	30	24	20	24	24	24
Приходо расходчиків	I	I	I	I	I	I	I	I
Конторників	2	2	3	2	3	2	2	2
Мостові слюсаря	I	I	I	I	I	I	I	I
Слюсаря сігналізації	I	I	I	I	I	I	I	I
Ковалів	I	I	I	I	I	I	I	I
Молотобойців	I	I	I	I	I	I	I	I
Столярів	I	I	I	I	I	I	I	I
Пічників	I	I	I	I	I	I	I	I
[illegible]	I	I	I	I	I	I	I	I
Переїздних сторожів	8	8	10	10	10	10	10	8
Рисовщиків	I	I	I	I	I	I	I	I
Рисовщиків	I	I	I	I	I	I	I	I
Ремонтних робітників	72	90	90	72	90	72	72	72
Слюсарів	I	I	I	I	I	I	I	I
Розсильних при конторах	I	I	I	I	I	I	I	I
Доглядачів за насадженнями	I	I	I	I	I	I	I	I
Техніків	I	I	1	I	I	I	I	I
Верст однотерових	90	-	-	-	-	80	87	107
Верст двутерових	-	100	131	77	100	-	-	-
Станційних колій	50	80	100	39	100	60	73	52
Разом верст	140	180	231	118	200	140	160	160
Разом службовців	132	154	161	134	151	134	134	132

Ця таблиця як приклад разрахунку необхідного штату по службі колії.

ТАБЛИЦЯ Ч XIV. ШТАТИ ПО СЛУЖБІ КОЛІЇ.

	Кам'янець	Комар.	Жмерин.	Вап.	Коз.	Прос.	Шеп.	Могил.
Начальників дільниць	I	I	I	I	I	I	I	I
Помічників	I	I	I	I	I	I	I	I
Рахівників	I	I	I	I	I	I	I	I
Діловодів	I	I	I	I	I	I	I	I
Польових майстерів	8	8	10	8	10	8	8	8
Доглядачів будинків	I	I	I	I	I	I	I	I
Старших робочих	24	30	30	24	20	24	24	24
Приходо росходчиків	I	I	I	I	I	I	I	I
Конторщиків	2	2	3	2	3	2	2	2
Мостові слюсаря	I	I	I	I	I	I	I	I
Слюсаря сігналізації	I	I	I	I	I	I	I	I
Ковалів	I	I	I	I	I	I	I	I
Молотобойців	I	I	I	I	I	I	I	I
Столярів	I	I	I	I	I	I	I	I
Пічників	I	I	I	I	I	I	I	I
[illegible]	I	I	I	I	I	I	I	I
Переїздних сторожів	8	8	10	10	10	10	10	8
Рисовників	I	I	I	I	I	I	I	I
Рисовників	I	I	I	I	I	I	I	I
Ремонтних робітників	72	90	90	72	90	72	72	72
Слюсарів	I	I	I	I	I	I	I	I
Посильних при конторах	I	I	I	I	I	I	I	I
Доглядачів за насадженнями	I	I	I	I	I	I	I	I
Техників	I	I	I	I	I	I	I	I
Верст однотерових	90	-	-	-	-	80	87	107
Верст двутерових	-	100	121	77	100	-	-	-
Станційних колій	50	80	100	39	100	60	72	52
Разом верст	140	180	221	118	200	140	160	160
Разом службовців	132	154	161	134	151	134	134	132

Ця таблиця як приклад разрахунку необхідного штату по службі колії.

ТАБЛИЦЯ Ч XLУ. ШТАТИ ПО СЛУЖБІ КОЛІЇ.

	Камянець	Комар.	Жмерин	Зап.	Коз.	Прос.	Шеп.	Могил.
Начальників ділянниць	I	I	I	I	I	I	I	I
Помiщників	I	I	I	I	I	I	I	I
Рахівників	I	I	I	I	I	I	I	I
Діловодів	I	I	I	I	I	I	I	I
Дольових майстерів	8	8	10	8	10	8	8	8
Доглядачів будинків	I	I	I	I	I	I	I	I
Старших робочих	24	30	30	24	20	24	24	24
Приходо розходчиків	I	I	I	I	I	I	I	I
Конторників	2	2	3	2	3	2	2	2
Мостові слюсаря	I	I	I	I	I	I	I	I
Слюсаря сігналізації	I	I	I	I	I	I	I	I
Ковалів	I	I	I	I	I	I	I	I
Молотобойців	I	I	I	I	I	I	I	I
Столярів	I	I	I	I	I	I	I	I
Пічників	I	I	I	I	I	I	I	I
Арубонистів / Обрізаних стерожів	8	8	10	10	10	10	10	8
Рисовників	I	I	I	I	I	I	I	I
Рисовників	I	I	I	I	I	I	I	I
Ремонтних робітників	72	90	90	72	90	72	72	72
Слюсарів	I	I	I	I	I	I	I	I
Розсильних при конторах	I	I	I	I	I	I	I	I
Доглядачів за насадженнями	I	I	I	I	I	I	I	I
Техників	I	I	I	I	I	I	I	I
Верст однотрекових	90	-	-	-	-	80	87	107
Верст двутрекових	-	100	121	77	100	-	-	-
Станційних треків	50	80	100	29	100	60	72	52
Разом верст	140	180	221	118	200	140	160	160
Разом службовців	132	154	161	134	151	134	134	132

Ця таблиця як приклад разрахунку необхідного штату по службі колії.

Таблиця Ч.XVI.

ШТАТИ по Лікарській Службі.

ДІЛЬНИЦІ.	Лікар.	Лікар.пом.	Акушер.	Дизенф.	Господ.	Сест.жаліб.	Служників.
Жмеринка	2	6	I	2	-	-	4
Козятин	I	4	I	I	-	-	3
Вапнярка	I	2	I	I	-	-	I
Шепетівка	I	2	I	I	-	-	I
Гречани	I	2	I	I	-	-	I
Кам"янець	I	2	I	I	-	-	I
Могилів	I	2	I	I	-	-	I
Винниця	I	2	I	I	-	-	I
Волочиськ	I	2	I	I	-	-	I
Лікарні.							
Жмеринка	2	4	I	I	I	15	8
Козятин	I	2	I	I	I	5	4

Ця таблиця як приклад розрахунку необхідного штату по Лікарській Службі.

Таблиця XVI.

ШТАТИ по Лікарській Службі.

ДІЛЬНИЦІ.	Лікар.	Лікар.пом.	акушер.	дизенфект.	господ.	сестер-жал.	служник.
Жмеринка	2	6	I	2	-	-	4
Козятин	I	4	I	I	-	-	3
Вапнярка	I	2	I	I	-	-	I
Шепетівка	I	2	I	I	-	-	I
Гречани	I	2	I	I	-	-	I
Кам"янець	I	2	I	I	-	-	I
Могилів	I	2	I	I	-	-	I
Винниця	I	2	I	I	-	-	I
Волочиськ	I	2	I	I	-	-	I
Лікарні.							
Жмеринка	2	4	I	I	I	15	8
Козятин	I	2	I	I	I	5	4

Ця таблиця як приклад розрахунку необхідного штату по Лікарській Службі.

Таблиця Ч.ХУІ.

ШТАТИ по Лікарській Службі.

ДІЛЬНИЦІ.	Лікар.	Лікар.пом.	Акушер.	Дизенф.	Господ.	сест.жаліб.	Служників.
Жмеринка	2	6	I	2	-	-	8
Козятин	I	4	I	I	-	-	3
Вапнярка	I	2	I	I	-	-	I
Шепетівка	I	2	I	I	-	-	I
Гречани	I	2	I	I	-	-	I
Кам"янець	I	2	I	I	-	-	I
Могилів	I	2	I	I	-	-	I
Винниця	I	2	I	I	-	-	I
Волочиськ	I	2	I	I	-	-	I
Лікарні.							
Жмеринка	2	4	I	I	I	I5	8
Козятин	I	2	I	I	I	5	4

Ця таблиця як приклад розрахунку необхідного штату по Лікарській Службі.

Таблиця ХУІ.

ШТАТИ по Лікарській Службі.

ДІЛЬНИЦІ.	Лікар.	Лікар.пом.	акушер.	дизенфект.	господ.	сестер-жал.	служник.
Жмеринка	2	6	I	2	-	-	4
Козятин	I	4	I	I	-	-	3
Вапнярка	I	2	I	I	-	-	I
Шепетівка	I	2	I	I	-	-	I
Гречани	I	2	I	I	-	-	I
Кам"янець	I	2	I	I	-	-	I
Могилів	I	2	I	I	-	-	I
Винниця	I	2	I	I	-	-	I
Волочиськ	I	2	I	I	-	-	I
Лікарні.							
Жмеринка	2	4	I	I	I	I5	8
Козятин	I	2	I	I	I	5	4

Ця таблиця як приклад розрахунку необхідного штату по Лікарській Службі.

ТАБЛИЦЯ Ч XI. ШТАТ КОНДУКТОРСЬКИХ БРИГАД ПІДРАХОВАННИЙ ДЛЯ ПРИКЛАДУ ДЛЯ ВАНТАЖОВИХ ПОТЯГІВ.

В основу підрахунка вантажових бригад взята комерційна хуткість пересічно 10 в. на годину яку можливо витримати при умовах опалювання паротягів вугілем. Відпочинок взятий рівний праці.

Дільниця	верс	праця	відп.	загал.	звор.	бриг.
Козятин-Шепетівка	136	31,2	21,2	62,4	2,6	28,6
Козятин -Жмеринка	102	24,2	24,2	48,4	2,1	25,2
Жмеринка-Вапнярка	76	19,2	19,2	38,4	1,5	18,0
Жмеринка-Могилів	102	24,2	24,2	48,4	2,1	6,3
Жмеринка -Волочиськ	156	35,2	35,2	70,4	2,9	14,5
Гречани-Камянець	96	23,2	23,2	46,9	1,9	5,7
Гречани-Шепетівка	114	26,8	26,8	53,6	2,3	6,9
Ярмолинці-Гусятин	54	14,8	14,8	29,6	2,1	2,1
загалом						107,4

По технічним умовінам по всім дільницям склад кондуктроських бригад мусить бути по 5 чоловік:

107,4 х 5 = 537 чоловік при чому на хорих, відпускних налічується 10% с.т. 53,7

Загалом склад кондукторів вантажових .... 590 чоло

ТАБЛИЦЯ Ч XII. ШТАТ ЖМЕРИНСЬКОЇ ВАГОННОЇ МАЙСТЕРНІ.

Начальників майстерні..........	1	Помічників..........	1
Майст. товар. цеху..............	1	Майст. особ. цеху........	1
Техничн агентів................	2	Монтьорів..........	4
Електротехників................	1	Техників..........	2
Бухгальтерів...................	1	Рахівників..........	2
Діловодів......................	2	Табельщиків..........	2
Переписчиків...................	1	Конторщиків..........	5
Курьєрів.......................	1	Стор. і конторльних.	6

загалом.................. 33.

ТАБЛИЦЯ Ч XIII. ДОДАТОК ДО ШТАТІВ ПО ВОЗОВОЙ СЛУЖБІ.

Коли буде переведено об"єднання Матеріяльних складів під керуванням Начальників Депо, по депо II, III, IУ класи, теж в таких випадках добавляється штат: При Депо II кл. I приходорасходчик, I конторщик, I роздатчик, I сторож. При Депо III кл. I приходо-расходчик, I розда I сторож. При Депо IУ кл. I роздатчик, I строж.

Начальнику Депо за завідування складом видається окрема платня, як було раніше.

Що ж торкається вугольщиків і робітників по навантажці палива і розвантажці, а тако ж сторожів по охороні складів, надається право Начальникам Служби користуватись по дійсної потребі в валежности в палива і кількости паротягів.

ТАБЛИЦЯ Ч XI. ШТАТ КОНДУКТОРСЬКИХ БРИГАД ПІДРАХОВАННИЙ ДЛЯ ПРИКЛАДУ ДЛЯ ВАНТАЖОВИХ ПОТЯГІВ.

В основу підрахунка вантажових брігад взята комерційна хуткість пересічно 10 в. на годину яку можливо витримати при умовах опалювання паротягів вугілем. Відпочинок взятий рівний праці.

Дільниця	верс	праця	відп.	загал.	звор.	бриг.
Козятин-Шепетівка	I36	3I,2	2I,2	62,4	2,6	28,6
Козятин -Жмеринка	I02	24,2	24,2	48,4	2,I	25,2
Жмеринка-Вапнярка	76	I9,2	I9,2	38,4	I,5	I8,0
Жмеринка-Могилів	I02	24,2	24,2	48,4	2,I	6,3
Жмеринка -Волочиськ	I56	35,2	35,2	70,4	2,9	I4,5
Гречани-Камянець	96	23,2	23,2	46,9	I,9	5,7
Гречани-Шепетівка	II4	26,8	26,8	53,6	2,3	6,9
Ярмолинці-Гусятин	54	I4,8	I4,8	29,6	2,I	2,I

загалом........................I07,4

По техничним умовінам по всім дільницям склад кондуктроських бригад мусить бути по 5 чоловік:
I07,4 х 5 = 537 чоловік при чому на хорих,відпуских налічуеться 10% с.т...................... 53,7
Загалом склад кондукторів вантажових .... 590 чолов

ТАБЛИЦЯ Ч XII. ШТАТ ЖМЕРИНСЬКОЇ ВАГОННОЇ МАЙСТЕРНІ.

Начальників майстерні..........	I	Помішників..........	I
Майст. товар. цеху...............	I	Май.особ.цеху........	I
Техничн агентів..................	2	Монтьорів.............	4
Електротехників..................	I	Техників..............	2
Бухгальтерів.....................	I	Рахівників............	2
Діловодів........................	2	Табельщиків...........	2
Переписчиків.....................	I	Конторщиків...........	5
Курьєрів.........................	I	Стор. і конторльних.	6

загалом.................. 33.

ТАБЛИЦЯ Ч XIII. ДОДАТОК ДО ШТАТІВ ПО ВОЗОВОЙ СЛУЖБІ.

Коли буде переведено об"єднання Матеріяльних складів під керуванням Начальників Депо,по депо II,III,IУ кляси,тоє в таких випадках добавляеться штат: При Депо II кл. I приходорасходчик,I конторник, I роздатчик,I сторож. При Депо III кл. I приходо-расходчик,I роздат I сторож. При Депо IУ кл. I роздатчик,I строж.

Начальнику Депо за завідування складом видаеться окрема платня,як було раніше.

Що ж торкаеться вугольщиків і робітників по навантажці палива і розвантажці,а тако ж сторожів по охороні складів, надаеться право Начальникам Служби користуватись по дійсної потребі в залежности в палива і кількости паротягів.

ТАБЛИЦЯ Ч XI. ШТАТ КОНДУКТОРСЬКИХ БРИГАД ПІДРАХОВАННИЙ ДЛЯ ПРИКЛАДУ ДЛЯ ВАНТАЖОВИХ ПОТЯГІВ.

В основу підрахунка вантажових брігад взята комерційна хуткість пересічно 10 в. на годину яку можливо витримати при умовах опалювання паротягів вугілем. Відпочинок взятий рівний праці.

Дільниця	верс	праця	відп.	загал.	звор.	бриг.
Козятин-Шепетівка	136	31,2	21,2	62,4	2,6	28,6
Козятин -Жмеринка	102	24,2	24,2	48,4	2,1	25,2
Жмеринка-Вапнярка	76	19,2	19,2	38,4	1,5	18,0
Жмеринка-Могилів	102	24,2	24,2	48,4	2,1	6,3
Жмеринка -Волочиськ	156	35,2	35,2	70,4	2,9	14,5
Гречани-Камянець	96	23,2	23,2	46,9	1,9	5,7
Гречани-Шепетівка	114	26,8	26,8	53,6	2,3	6,9
Ярмолинці-Гусятин	54	14,8	14,8	29,6	2,1	2,1
загалом						107,4

По техничним умовінам по всім дільницям оклад кондуктроських бригад мусить бути по 5 чоловік:
107,4 x 5 = 537 чоловік при чому на хорих, відпускних налічується 10% с.т. 53,7
Загалом оклад кондукторів вантажових .... 590 чолові

ТАБЛИЦЯ Ч XII. ШТАТ ЖМЕРИНСЬКОЇ ВАГОННОЇ МАЙСТЕРНІ.

Начальників майстерні	1	Помічників	1
Майст. товар. цеху	1	Май. особ. цеху	1
Техничн агентів	2	Монтьорів	4
Електротехників	1	Техників	2
Бухгальтерів	1	Рахівників	2
Діловодів	2	Табельщиків	2
Переписчиків	1	Конторників	5
Курьерів	1	Стор. і конторльних.	6
загалом			33.

ТАБЛИЦЯ Ч XIII. ДОДАТОК ДО ШТАТІВ ПО ВОЗОВОЙ СЛУЖБІ!

Коли буде переведено об"єднання Матеріяльних складів під керуванням Начальників Депо, по депо II, III, IУ кляси, теж в таких випадках добавляється штат: При Депо II кл. 1 приходорасходчик, 1 конторник, 1 роздатчик, 1 сторож. При Депо III кл. 1 приходо-расходчик, 1 роздат. 1 сторож. При Депо IУ кл. 1 роздатчик, 1 строж.

Начальнику Депо за завідування складом видається окрема платня, як було раніше.

Що ж торкається вугольщиків і робітників по навантажці палива і розвантажці, а тако ж сторожів по охороні складів, надається право Начальникам Служби користуватись по дійсної потребі в залежности від палива і кількости паротягів.

ТАБЛИЦЯ Ч IУ. ШТАТ КОНТОР ВІДДІЛІВ СЛУЖБИ РУХУ.

Начальників відділів........	I	Ревізорів руху........	2 x/
Діловодів контори............	I	Діспетчерів..........	3
Конторників при діспетчерах..	3		
Техн стіл: Рахівників........	I	Конторників..........	2
Багтажовий стіл. Рахівників.	I	Конторників..........	2
Рахівництво: Рахівників......	I	Конторників..........	3
Персон. стіл: Рахівників.....	I	Конторників..........	3
Комерційний ст. Рахівників...	I	Конторників..........	I
Сторожів для обслуги конт....	3	Загалом..............	29.

ТАБЛИЦЯ Ч У. ШТАТ КОНТОР ЗАРЯДЧИХ КОНДУКТОРСЬКИМИ БРИГАДАМИ

Зарядчих....................	I	Рахівників...........	I
Комірників..................	I	Конторників..........	2
Конторників по виклику......	2	Сторожів по виклику..	4
Сторожів при кондукторських кім	2	Загалом..............	I3.

ТАБЛИЦЯ Ч УІ. ШТАТ КОМЕРЦІЙНИХ РЕВІЗОРІВ.

Комерційних ревізорів на дільницю по I

ТАБЛИЦЯ Ч УІІ. ШТАТ РЕВІЗОРІВ СЛУЖБИ ЗБОРІВ.

Ревізорів служби зборів на дільницю по I

ТАБЛИЦЯ Ч УІІІ. ШТАТ КОНТОР СЛУЖБИ ТЕЛЕГРАФУ.

Контролерів телеграфу.......	I	Механіків............	I
Діловодів...................	I	Рахівників...........	I
Конторників.................	4	Доглядачів...........	7
Монтерів....................	3	Старших робочих......	7
Сторожів....................	I	Комірників...........	I

Загалом....... 27.

ТАБЛИЦЯ Ч IХ. ШТАТ ЕЛЕКТРИЧНИХ СТАНЦІЙ.

Зарядчих станцією...........	I	Конторників..........	I
Рахівників..................	I	Машиністів...........	3
Кочегарів...................	6	Слюсарів.............	2
Монтерів старших............	I	Монтерів молодших....	3
Сторожів....................	I	Загалом..............	I7.

ТАБЛИЦЯ Ч Х. ШТАТ ТЕЛЕГРАФІЇСТІВ ПО СТАНЦІЯМ.

По станціям промежутковим з роспрод. круга.....................	3
" " роспорядковим на один апарат......................	3
" " " зарядчих станцією................	I
" " " старших в зміну на варту по I....	3
" " " копіїстів в зміну по 2...........	6
" " " телефоністок по 2 в зміну........	6

ТАБЛИЦЯ Ч ІУ. КОНТОРИ ВІДДІЛІВ СЛУЖБИ РУХУ.

Начальників відділів	I	Ревізорів руху	2 х/
Діловодів контори	I	Діспетчерів	3
Конторників при діспетчерах			3
Техничн. стіл: Рахівників	I	Конторників	2
Вантажовий стіл: Рахівників	I	Конторників	2
Рахівництво: Рахівників	I	Конторників	3
Персональний стіл: Рахівників	I	Конторників	3
Комерц. стіл: Рахівників	I	Конторників	I
Сторожів для обслуги контори	3	Загалом	29.

ТАБЛИЦЯ Ч У. ШТАТ КОНТОР ЗАРЯДЧИХ КОНДУКТОРСЬКИМИ БРИГАДАМИ.

Зарядчих	I	Рахівників	I
Комірників	I	Конторників	2
Конторників по виклику	2	Сторожів по виклику	4
Сторожів при кондукт. кім.	2	Загалом	I3.

ТАБЛИЦЯ Ч УІ. ШТАТ КОМЕРЦІЙНИХ РЕВІЗОРІВ.

Комерційних ревізорів на ділницю по I

ТАБЛИЦЯ Ч УІІ. ШТАТ РЕВІЗОРІВ СЛУЖБИ ЗБОРІВ.

Ревізорівслужби зборів на ділницю по I

ТАБЛИЦЯ Ч УІІІ. ШТАТ КОНТОР СЛУЖБИ ТЕЛЕГРАФУ.

Контролерів телеграфу	I	Механіків	I
Діловодів	I	Рахівників	I
Конторників	4	Доглядачів	7
Монтерів	3	Старших робочих	7
Сторожів	I	Комірників	I
Загалом	27.		

ТАБЛИЦЯ Ч ІХ. ШТАТ ЕЛЕКТРИЧНИХ СТАНЦІЙ.

Зарядчих стан.	I	Конторників	I
Рахівників	I	Машиністів	3
Кочегарів	6	Слюсарів	2
Монтерів старших	I	Монтерів молодших	3
Сторожів	I	Загалом	I7.

ТАБЛИЦЯ Ч Х. ШТАТ ТЕЛЕГРАФІСТІВ ПО СТАНЦІЯМ.

По станціям промежутковим з роспред. на круги	3
" " роспорядковим на один апарат	3
" " " зарядчий станцією	I
" " " старших в зміні новарту по I	3.
" " " кипістів в зміну по 2	6
" " " телефоністок по 2 в зміну	6.

НАЗВА ПОСАД -"-	ТАБЛИЦЯ Ч.1 включно до 3-х пар потягів на добу. Кляс станцій						ТАБЛИЦЯ Ч.2 включно до 7-ми пар потяг. на доб. Кляс станцій						ТАБЛИЦЯ Ч.3 Більше 7-ми пар потягів на добу.- Кляс станцій					
	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI
Начальн. стан.	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Старш. помішн.	I	-	-	-	-	-	I	-	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Вартов. по ст.	3	3	3	2	I	I	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2
" по колії	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-
Скарбників """"""""""""																		
Загальн./пом.	I/I	I	-	-	-	-	2	-	I	-	-	-	I	I	I/2	-	-	-
Білетн. і пом.	I	I	I	-	-	-	2	-	I	-	-	-	4	4	-	-	-	-
Багажн. і пом.	I	I	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-
В... і пом.	-	-	I	-	-	-	2	I	-	-	-	-	2/2	I/2	I/I	-	-	-
Діловодів....	I	-	-	-	-	-	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Конторн. комер.	3	2	-	-	-	-	6	4	2	-	-	-	I2	8	4	-	-	-
Конторн. техн.	4	3	2	-	-	-	7	6	3	-	-	-	I2	I0	6	-	-	-
Вагарів баг.	I	I	-	-	-	-	2	2	2	-	-	-	3	3	2	-	-	-
" вантаж.	2	2	-	-	-	-	-	3	2	-	-	-	6	5	4	-	-	-
Конторн. вагар.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	-	-	-	-	-	I	I	-
Догляд. вантаж. дворів......	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Маркировщики	-	-	-	-	-	-	2	I	-	-	-	-	3	2	I	-	-	-
Пльомбировщ.	I	I	-	-	-	-	2	I	I	-	-	-	3	2	I	-	-	-
Привратники	2	I	I	-	-	-	3	2	I	-	-	-	3	2	I	-	-	-
Сорт...царів....	2	I	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	I	-	-	-
Сторожів---	3	3	2	I	-	-	6	4	3	I	I	I	9	6	5	2	I	I
Лямповщиків..	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-	I	I	I	-	-	
Сігналістів..																		
Старш. вилочн.																		
Молодш. вилочн.				4	2	2				5	4	3				6	6	2
Провідн. парот.	3	3	2	-	-	-	4	4	3	-	-	-	6	6	6	-	-	-
Старш. сполучн.	-	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	
Сполучники..	3	3	-	-	-	-	3	3	3	-	-	-	9	6	3	-	-	
Чіплярі.....	3	3	-	-	-	-	3	3	3	-	-	-	9	-	-	-	-	
Телеграфісти.	дивись таблицю Ч. 10																	

Увага: Примітка на звороті

П Р И М І Т К А: х/ При навантажці й вивантажці не меньше 5 вагонів разом в добу.

хх/ Коли станція деповська.

ххх/ По 3 чоловіки на кожний окремо працюючий станційний пункт, самостійно керуючий прийомом, маневрами і відправкою потягів.

У В А Г А: - По станціям І, ІІ, ІІІ сігналісти, вилочники не зазначені, а також і по промежуточним з великою комерційною працею для того, що не - мається відповідних плянів.

По станціях ІУ і У-ї кляси при кількости потягів більше 7-ми пар на добу призначається по І-му телеграфісту - конторнику.

Кубогрії по станціям: І-ї кляси - 6 чоловік

ІІ-ї " - 5 "

ІІІ-ї " - 4 "

НАЗВА ПОСАД	ТАБЛИЦЯ Ч. I: включно до 3-х пар потягів на добу. Кляс станцій						ТАБЛИЦЯ Ч. 2: включно до 7-ми пар потяг. на добу. Кляс станцій						ТАБЛИЦЯ Ч. 3: Більше 7-ми пар потягів на добу. Кляс станцій					
-"-	I	II	Ш	IУ	У	УI	I	П	Ш	IУ	У	УI	I	II	III	IУ	У	УI
Начальн. стан.	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Старш. помічн.	I	-	-	-	-	-	I	-	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Вартов. по ст.	3	3	3	2	I	I	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2
" по колії	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-
Скарбників """""""""																		
Загальн./пом.	I/I	I	-	-	-	-	2	-	I	-	-	-	I	I	I/2	-	-	-
Білетн. і пом.	I	I	I	-	-	-	2	-	I	-	-	-	4	4	-	-	-	-
Багажн. і пом.	I	I	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-
Ва.. х. і пом.	-	-	I	-	-	-	2	I	-	-	-	-	2/2	I/2	I/I	-	-	-
Діловодів....	I	-	-	-	-	-	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Контор. комер	3	2	-	-	-	-	6	4	2	-	-	-	I2	8	4	-	-	-
Контори. техн.	4	3	2	-	-	-	7	6	3	-	-	-	I2	I0	6	-	-	-
Багарів баг.	I	I	-	-	-	-	2	2	2	-	-	-	3	3	2	-	-	-
" ванта..	2	2	-	-	-	-	-	3	2	-	-	-	6	5	4	-	-	-
Контори. вагар	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	-	-	-	-	-	I	I	-
Догляд. вантаж. дворів......	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Маркировщики	-	-	-	-	-	-	2	I	-	-	-	-	3	2	I	-	-	-
Пльомбировщ.	I	I	-	-	-	-	2	I	I	-	-	-	3	2	I	-	-	-
Привратники	2	I	I	-	-	-	3	2	I	-	-	-	3	2	I	-	-	
Швейцарів....	2	I	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	I	-	-	
Сторожів---	3	3	2	I	-	-	6	4	3	I	I	I	9	6	5	2	I	I
Ламповщиків..	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-	I	I	I	-	-	
Сігналістів..																		
Старш. виключн.																		
Молодш. виключн.				4	2	2				5	4	3				6	6	[illegible]
Провідн. парот.	3	3	2	-	-	-	4	4	3	-	-	-	6	6	6	-	-	
Старш. сполучн.	-	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	
Сполучники..	3	3	-	-	-	-	3	3	3	-	-	-	9	6	3	-	-	
Шпалярі.....	3	3	-	-	-	-	3	3	3	-	-	-	8	-	-	-	-	
Телеграфісти.	дивись таблицю ч. I																	

Увага: Примітка на звороті.

П Р И М І Т К А:

х/ при навантажці й вивантажці не меньше 5 вагонів разом в добу.

хх/ Коли станція деповська.

ххх/ по 3 чоловіки на кожний окремо працюючий станційний пункт, самостійно керуючий прийомом, маневрами і відправкою потягів.

У В А Г А: - по станціям І, ІІ, ІІІ сігналісти, виличники не зазначені, а також і по промежуточним з великою комерційною працею для того, що не - мається відповідних плянів.

По станціях ІУ і У-ї кляси при кількости потягів більше 7-ми пар на добу призначається по І-му телеграфісту - конторнику.

Кубогрії по станціям: І-ї кляси - 6 чоловік
ІІ-ї " - 5 "
ІІІ-ї " - 4 "

НАЗВА ПОСАД. -	ТАБЛИЦЯ Ч. I. Включно до 3-х пар потягів на добу. Кляс станцій.						ТАБЛИЦЯ Ч. 2. Включно до 7-ми пар потягів на добу. Кляс станцій.						ТАБЛИЦЯ Ч. 3. Більше 7-ми пар потягів на добу. Кляс станцій.					
0000 -- 0000	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI
Начальник станц.	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Старших поміщн	I	-	-	-	-	-	I	-	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Вартових по ст.	3	3	3	2	I	I	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2
" по колії	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-
Скарбників:																		
Загальн/поміщн.	I/I	I	-	-	-	-	2	-	I	-	-	-	I	I	I/2	-	-	-
Білети/поміщн.	I	I	I	-	-	-	2	-	I	-	-	-	4	4	-	-	-	-
Багульн./поміщн.	I	I	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-
Вантажов./поміщ.	-	-	I	-	-	-	2	I	-	-	-	-	2/2	I/2	I/I	-	-	-
Діловодів... ...	I	-	-	-	-	-	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Конторн.комерц.	3	2	-	-	-	-	6	4	2	-	-	-	I2	8	4	-	-	-
" технічн	4	3	2	-	-	-	7	6	3	-	-	-	I2	I0	6	-	-	-
Вагарів багульн.	I	I	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	3	3	2	-	-	-
" вантаж.	2	2	-	-	-	-	5	3	2	-	-	-	6	5	4	-	-	-
Конторн.вагар.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	-	-	-	-	-	I	I	-
Догл.вант.двор.	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Маркировщики	-	-	-	-	-	-	2	I	-	-	-	-	3	2	I	-	-	-
Пломбіровщики	I	I	-	-	-	-	2	I	I	-	-	-	3	2	I	-	-	-
Превратники	2	I	I	-	-	-	3	2	I	-	-	-	3	3	I	-	-	-
Швейцарів.....	2	I	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	I	-	-	-
Сторожів......	3	3	3	I	-	-	6	4	3	I	I	I	9	6	5	2	I	I
Ламповщиків :..	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Сігналістів....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Старших вилочн.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Молодших "																		
Провідник.парот	3	3	2	-	-	-	4	4	3	-	-	-	6	6	6	-	-	-
Старш.сполучник	-	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
Сполучників	3	3	-	-	-	-	3	3	3	-	-	-	9	6	3	-	-	-
Чиплярі	3	3	-	-	-	-	3	3	3	-	-	-	9	6	3	-	-	-
Телеграфісти																		
Разом.....																		

НАЗВА ПОСАД. -	ТАБЛИЦЯ Ч.І. Включно до 3-х пар потягів на добу. Клас станцій. -						ТАБЛИЦЯ Ч.2. Включно до 7-ми пар потягів на добу. Клас станцій. -						ТАБЛИЦЯ Ч.3. Більше 7-ми пар потягів на добу. Клас станцій.					
oooo -- oooo	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI
Начальник станц.	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Старший помічник	I	-	-	-	-	-	I	-	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Вартових по ст.	3	3	3	2	I	I	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2
" по колії	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-
Скарбників:																		
Загальн/поміщ.	I/I	I	-	-	-	-	2	-	I	-	-	-	I	I	I/2	-	-	-
Білети/поміщ.	I	I	I	-	-	-	2	-	I	-	-	-	4	4	-	-	-	-
Багульм./поміщ.	I	I	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-
Вантажов./поміщ.	-	-	I	-	-	-	2	I	-	-	-	-	2/2	I/2	I/I	-	-	-
Діловодів.. ...	I	-	-	-	-	-	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Конторщ.комерц.	I	2	-	-	-	-	6	4	2	-	-	-	I5	8	4	-	-	-
" технічн.	4	3	2	-	-	-	7	6	3	-	-	-	I2	I0	6	-	-	-
Вагарів багульм.	I	I	-	-	-	-	2	2	2	-	-	-	4	3	2	-	-	-
" вантаж.	2	2	-	-	-	-	5	3	2	-	-	-	6	5	4	-	-	-
Конторщ.вагар.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	-	-	-	-	-	I	I	-
Догл.вант.двор.	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Маркировщики	-	-	-	-	-	-	2	I	-	-	-	-	3	2	I	-	-	-
Пломбіровщики	I	I	-	-	-	-	2	I	I	-	-	-	3	2	I	-	-	-
Провратники	2	I	I	-	-	-	3	2	I	-	-	-	3	2	I	-	-	-
Швейцарів.....	2	I	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	2	2	I	-	-	-
Сторожів......	3	3	2	I	-	-	6	4	3	I	I	I	9	6	5	2	I	I
Лямповщиків :..	I	I	-	-	-	-	I	I	I	-	-	-	I	I	I	-	-	-
Сігналістів....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Старших вилочн.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Молодших "																		
Провідник.парот	3	3	2	-	-	-	4	4	3	-	-	-	6	6	6	-	-	-
Старш.сполучник	-	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
Сполучників	3	3	-	-	-	-	3	3	3	-	-	-	9	6	3	-	-	-
Шиплері	3	3	-	-	-	-	3	6	6	-	-	-	9	6	3	-	-	-
Телеграфісти																		
Разом.....																		

64

Транспорт. відділ

З В І Т Ч.10

По Транспортовому Відділу за Серпень м/ць.

На протязі серпня місяця було обслідовано становище з рухом в межах Правобережжя а також питання з ремонтом водного транспорту в межах України.

З"ясована була потребність в паливі на залізницях України а також і пляни, які мають більшовики для забезпечення залізниць на другу половину паливом лісним а також каменим вугілям Донецького Басайна.

Розроблені схеми головним сполучень по державним дротам всієї України, деталі по Подільській й Київській Окрузі.

Підняте питання про поліпшення транспорту ріжними способами, вироблені засади для скорочення штатів на залізницях, проект поліпшення матеріяльного становища робітників головним залізничних майстерень, програми й лекції по транспортовим питанням, про необхідність забезпечення залізниць паливом й шмарою на перші часи, проект заготовки палива на місцях при допомові натуральної повиности, проект необхідности закликання з за кордону спеціялістів референтів до ріжних Міністерств, внесені доклади про необхідність ввійти в переговори з Польською Владою про підготовку в районі Львова вдох ремонтних валок з повним оборудованням й татом про підготовку для передачі нам рухомого складу, який мається в межах Львова і й Руминії.

Програма діяльности на першу половину вересня м-ця.

1. Закінчити виробляемі тимчасові умови про передачу вантажів по прикордонним станціям.

2. Закінчити правила тимчасового прийому вантажів на залізницях України.

3. Виробити певну схему прийому служачих на залізниці України для підбора служачих певних в національному відношенню в кращих працьовників.

4. Виробити схему керування рухом на перших часах до менту приїзда сталої Дирекції.

5. Розробити проект закону про натуральну повиність на лісових розробках.

6. Закінчити схеми - деталі рештів почтових округів України.-

Начальник Транспортового
Відділу Інженер

Додаток: Рахую необхідним зазначити, що праця Транспортового Відділу провадиться в надзвичайно важких умовах, завдяки тому, що вжиті всі заходи для одержання ріжним інформацій з України не дають бажаних наслідків головним чином тому, що терірозівані залізничники бояться давати необхідні відомости Транспортовому Відділу і дійсну картину приходиться уявляти собі лиш на підставі словесних переказів.

Начальник Транспортового Відділу
Інженер

30/VIII-29

З В І Т Ч....

Про діяльність Транспортового Відділу.

Транспортовий Відділ заснувався при Партизано-Повстанческому Штабі з 1-го липня 1921 року.

З менту заснування цього Відділу праця була розпреділена по 3-м напрямкам:

1/ Закладення Українських Повстанчих організацій на теренах України серед залізничників,

2/ Збірання відомостів, що до стану транспорту на залізницях України,

3/ На організаційну роботу при самому Транспортовому Відділі по ріжним питанням, які встануть перед нами при занятті України.

По окремим цим пунктам була проведена низчезазначена робота:

1/ по пункту першому, були від Професійного Союза залізничників Транспортовим Відділом одержані зв"язки, які були по де-яким залізничним районам Правобережжя. Користуючись цими зв"язками в місцях заснованя зв"язків були організовані Українські організації, кі мусили би сприяти Повстанню на Україні проти більшовиків. При допомозі цих закладених організацій вдалося закласти організації майже по всім важливим в стратегичному відношенню, вузлам і зв"язати їх з військовими організаціями для безпосереднього одержання ріжного рода Наказів.

Були вжиті заходи, що до зменьшення заготовки палива по лісовим розробкам, щоби викликати зменьшення або цілковите припинення руху по залізницям, для унеможливлення проважения військових перекидок а головним чином вивозити збіжжя на Москівщину.

Це завдання вдалося виконати так що рух по де-яким дільницям, як наприклад, Козятин-Умань зовсім припинений не дивлячись на те, що самий багатий лісовий район; по всьому Правобережжю провадиться рух тілько одна пара потягів на добу.

По пункту 2-му, збіралися відомості про стан на залізницях по водним шляхам і не дивлячись на страшні перешкоди і повну

неможливість перенести через кордон необхідні відомости за котрими надсилалися люди все таки вдалося з"ясувати більш-менш повну картину господарства на залізницях, водних шляхах а головним чином з"ясувати засоби, якими більшовицька влада рахує можливим возстановити зруйновани транспорт. Окрім того з"ясовані пляни по забезпеченню залізниць на другу половину 1921 року паливом як дерев"яним так і вугілям.

По пункту 3-му: при Транспортовому Відділі розроблялись й розробляються проекти по відбудові транспорту. Головним чином по залізницям України, про забезпечення залізниць паливом, шмарою й галом з Польщі, способи розробки лісів на Україні з найменьшими шкодами для лісового господарства і витратами з Державної Скарбниці, оздоровдення залізниць України шляхом зменьшення величезних штатів цілком не потрібних і підбором служачих й робітників вихованих в національному дусі. Звертається увага на возстановлення транспорту в першу чергу через Одесу-Жмеринку-Волочиськ, Одесу-Жмеринку-Козятин-Шепетівку-Рівно для безпосереднього зв"язку меж Чорним Морем і Центром Польщі.

Взагалі по цьому пункту розробляється велика кількість дрібних проектів, які мають тислий зв"язок з найскоршим встановленням на залізницях України на протязі перших 3-х місяців при наймні 3-х пар товарових потягів пересічно по всім залізницям України, що буде вже до де-якої міри ідеалом, при тій руйнації, як внесена більшовиками в господарство залізничне.-

Начальник Транспортового
Відділу Інженер [signature]

67

РЕФЕРАНТУРА
МІНІСТЕРСТВА ШЛЯХІВ

/Транспортовий Відділ/

23-го серпня 1921 р.

Ч.36.

м.П о с т о ю.

Таємно.

До Пана Міністра Шляхів.

Копія Начальнику Цівільного Керування.

24/VIII 21

Про відбудову шосових шляхів.

При персональному мойому докладі Начальнику Партизано-Повстанчеського Штабу з"ясувалося, що шосові шляхи в перші часи повстання не будуть відогравати значної ролі, але ж їх потрібно підготовити для тилової служби.

Повідомляючи ВАС про це, прошу належних розпоряджень по Департаменту Шосових Шляхів.-

Начальник Транспортового
Відділу Інженер

68

РЕФЕРЕНТУРА
МІНІСТЕРСТВА ШЛЯХІВ
/Транспортовий Відділ/

" 7 " вересня 1921 р.
Ч.63

Начальнику Цивільного
Керування.-

При персональній розмові моїй з п.Міністром Господарчих Справ і п.Керуючим Міністерством Шляхів, з"ясувалося, що на перших часах не можливо рахувати на одержання каменого вугілля з боку Польщі. Що ж торкається шмари й гасу, то в невеликій кількости по змозі буде доставлятись контрабандним шляхом, про що маю за шану довести ВАМ до відома.-

Начальник Транспортового
Відділу Інженер [signature]

РЕФЕРЕНТУРА
МІНІСТЕРСТВА ШЛЯХІВ.
ВІДДІЛ ТРАНСПОРТООВИЙ.
" 27 "Серпня 1921 року.
Ч 48.
М.Постою.

ТАЄМНО.

НАЧАЛЬНИКУ ЦІВІЛЬНОГО
КЕРУВАННЯ7

Про затвердження
наказу про прийом на
службу залізничників.

Додаючи при цьому проект
наказа адміністрації залізничої про притягнення до праці служачих і робітників прошу не відмовити переглянути позаяк він зачипае принціпови питання і в випадку Вашого погодження затвердити

Начальник Транспортового Відділу
ІНЖЕНЕР

Згоден.

70

ГОЛОВНИЙ
ШТАБ ПОВСТ.ПАРТ.ВІЙСЬК.
ЦІВІЛЬНЕ КЕРУВАННЯ.
ВІДДІЛ ТРАНСПОРТОВИЙ.
4 " 1921р.
477.........
М.ПОСТОЮ.

ТАЄМНО.

НАЧАЛЬНИКУ.......................................
....

По роспорядженню Начальника Головного Штабу Повс.Партиз. Військ Вам доручається на протязі 3 доб з менту одержання цього в поразумінню з відповідною адміністрацією притягнути до праці служачих, керуючись нижчезазначенними підставами:

1/ По закону 22 березня 1921 року всі служачи рахуються звільненими з 1 грудня 1920 року.

2/ Притягнути зараз до праці робітників і служачих керуючись прпорціональним роспроділом служачих по службам, таблицями які є максімальні і будуть проведені в життя по вказівкам Польйовоі Дирекції.

3/ Загальна сума всіх служачих по всім службам в межах Вашого відділа служби руху не мусить перебільшувати 6 чоловік на 1 верству, колії при чому двуторова колія рахується як одноторова/ с.т. 2 2 в. двуторовоі рахуються за 1 верству/ Станційни колії в рахунок не приймаються.

Примітка: В цю кількисть входять всі робітники майстерень, ремонтні робитникі всіх категорій, телеграфу і подені інших служб.

4/ Комерційні агенти на перши часи цілком будуть не потрібни.

5/ Штат паровозних бригад і кондукторських залишити на пар..... по ділницям.............
.... пар......по ділницям..........................

6/ По всім промежутковим станціям телеграфісти касуються окрім тіх де є роспроділ круга. По родібним станціям залишити по 3 чоловіка.

По розпорядковим станціям залишити телеграфістів по підрахунку 3 на працюючий апарат і по одному старшому в зміну.

Телефоністки по дійсній потребі.

7/ Весь персонал лікарень, шкіл, залишается в повному складі.

8/ Всі завідуючі лісовими розробками залищаються й провадять працю.

9/ Для восстановлення зруйнованих мостів, колій, дозволяється притягати відповідну кількість робітників або з кадрів залізничників не притягнутих до праці, або селян по мобілізації за допомогою військової влади.

Притягнуті залізничники для робіт не по свойому фаху рахуються на правах поденних.

10/ Звернути особливу увагу на забезпечення майстерень робітниками і щоб всі притягнуті робітники були би забезпечені фактично роботою.

11/ В випадку необхідности притягнути по якій небуть службі більшу кількість робітників що в загальній сумі давало би більше 6 чоловік на I верству, звертатися за дозвілом в Транспортовий відділ Повстанчого Партизанського Штабу.

12/ Всім притягнутим до праці на перших часах, по можливости, буде виплачуватися платня авансом.

13/ Сталі збільшені штати будуть набіратися Польовою Дирекцією в розмірах зазначених в таблицях.

14/ За притягнення до праці робітників або служачих в більшій кількости як 6 на верству без відповідного дозвілу, буде відповідати не тільки безпосередній адміністратор, але ж і завідуючий експльоатаційним районом.

У в а г а: Кількість робітників зазначених в § 9 в кількость 6 на верству не входить.

15/ Всі притягнуті Вами до праці рахуються тимчасовими.

16/ Особам, не притягутим до роботи ніяка платня не належить до виплати і ні яких списків на платню не складати.

17/

17/ Всі особи,вибрані Вами до робот мусять негайно приступити до виконання своїх службових обов"язків.

За невихід до робот будуть відповідати перед Військовим Повстанчим Судом.

18/ Всі особи не притягнуті до роботи мусять залишити свої адреси і рахуються взятими на військовий учот.

19/ По першому оголошенню розповсюдженому по станції про заклих їх до робіт, мусять негайно з"явитися і розпочати доручену їм роботу.

За неявку по вивішеним оголошеням винні будуть відповідати перед Військовим Повстанчим Судом.-

Таємно Копія

ГОЛОВА ДИРЕКТОРІЇ
ГОЛОВНИЙ ОТАМАН
ВІЙСЬКА У.Н.Р.
" " серп. 921 р.
Ч. 028

Міністру Шляхів, копії Прем,єр-Міністру й Генералу Тютюннику.

Представляючи при цьому копію докладу референтури Міністерства Шляхів по транспортному відділу Ч.II /від 10 серпня ц.р./з додатком до неї проекту "інструкції до скорочення штатів по залізницям", прошу справу, порушену інженером Яновським, розглянути всебічно і докладно на протязі тижня од цього числа, а висновки, до яких прийде Міністерство Шляхів, представити на розгляд Ради Народніх Міністрів.

ПЕТЛЮРА.

З оригіналом згідно:

Т.в.о. Начальника Військово-Похідної Канцелярії Головного Отамана Війська У.Н.Р,

Сотник [signature]

П. Генерал-Хорунжому Тютюннику.

З наказу Пана Головного Отамана надсилаю.

На докладі інженера Яновського під Ч.II, Пан Головний Отаман поклав таку резолюцію: "Комісії при п.-партиз. Штабі не слід скликати. Справа ця повинна бути розглянена безпосередньо Урядом на підставі цих данних. 14/VIII Петлюра."

Т.в.о. Начальника В.-Пох. Канцелярії,
Сотник [signature]

За Начальника Відділу,
Ранговий [signature]

Копія.

Референтура Мін. Шляхів
транспортовий
відділ
10 серпня 1921 року
Ч.II..

Начальнику Цівільного Керування.

При повороті на Україну ми зустрінемо на залізницях по даним большовицьких газет біля 358.400 чолов. служачих, що дає на одну верству до 22 чолов. В часи до війни нормою було 12 чолов. на верству, в часи Гетьмана було до 17 чолов. на верству. Тоді було ж піднято питання про скорочення і доведення до предвоєнної норми, скорочення проведено в життя алеж директорія при своєму вступі знову прийняла всіх звільнених.

По приблизному підрахунку в 1920 р. з,ясувалось, що при теперішніх умовах як максімум треба прийняти кількість 11-10 чолов. на верству. Під час наступу того року я по дорученню Міністерства почав проводити це в життя, що досить проходило покійно і без великих перешкод.

Зараз перед нами стоїть питання остановитися на цифрі необхідного штату на залізницях, маючи на увазі, що рух по залізницям майже рік не буде перевищувати 4-5 пар на добу. Гадаю необхідним скликати комісію для розгляду цього питання і основних засад котрими мусять керуватись комісії при скороченню штатів. При цьому рахую необхідним нагадати що існує закон по котрому всі залізничники рахуються звільненими.

При цьому прикладаю проєкт інструкції по скороченню штатів.

Начальник транспортного відділу Інженер Яновський.

З орігіналом згідно:

За Начальника Загального Відділу Військово-Похідної Канцелярії Головного Отамана Війська У.Н.Р.,
Ранговий

Копія.

Інструкція до скорочення штатів по залізницям.

1. Для переведення в життя скорочення штатів по залізницям утворюються комісії в складі: представника місцевої ~~ххххх~~ адміністрації, комендатури і професійної організації.
2. При скороченню штатів комісія керується штатами виробленими і затвердженими Міністерством Шляхів.
3. В випадку при проведенню в життя цих норм з,ясується збільшення норм в таблицях проти дійсної потреби, комісія має право зменьшити кількість залишаемих мотивуючи свою постанову.

4/В випадку коли по місцевим умовам потрібно збільшити штат проти норм, то комісія не збільшуя норми мусить залишити вказану кількість, а про потребу скласти постанову, яка розглядається вищою установою і служачі притягають-ся з кадра скорочених.

5/Комісія мусить негайно розпочати працю по одержанню розпорядження по залізницям про зведення цих комісій і закінчити працю на протязі одного місця.

6/В випадку коли комісія не закінчить працю в зазнач. термін, то адміністр. по згоді з комендантом проводить сама скороч. штатів в життя.

Всі постанови комісії мусять бути запротоколіровані.

7/Після закінчення праці всі постанови надсилаються в дорожну комісію по її вимові для сохранення.

8/Постанова комісії негайно проводиться в життя адміністрацією.

9/Незадоволений постановою служачий має право подати прохання для перегляду його справи в дорожному комітеті, але це не дає йому права знаходиться на службі або одержувати платню з часу оголошення про його звільнення.

10/Підлягають безумовному звільненню:

а/всі призначені на посади большовицькою владою.
б/всі переведені з Росії.
г/займавши посади комісарів.
г/ " " по політичним організаціям.
д/члени комуністичної партії.
е/активно допомогаючи большовицькій владі, але і не бувші членами комуністичної партії.
ж/Особи які видавали українців.
з/всі вороже ставились і ставляться до ідеї У.Н.Р.
і/всі жінки які поступили на службу після 1914 року.

Примітка: телефоністки не підлягають загальному звільненню але ж тільки скороченню штатів до потрібних норм.

Дружина-дочка залізничника померлого на службі має право на залишення в випадку коли утримує себе або родину. І одноразово з одної родини можуть залишитись на службі дві жінки тільки в тому випадку коли після смерти батька, чоловіка на кожну працюючу припадає не меньше як по два чоловіка.

й/всі залізничники які поступили на службу для того щоб не бути мобілізованими.

11/В випадку коли звільненню ~~хххх~~ підлягае декілько чоловік, які мають рівні права службові, кількість років служби то звертати увагу на матеріяльне становище його взагалі /брати під увагу що він має, його дружина або батьки/.

12/Звільнення за скороченням штату пропонувати переходити на посади в інші служби де будуть вакансії на ремонт колії або інші роботи.

13/всі закінч. діла по район. дорожн. комісія вимагає до себе на перегляд.

14/всі вирішення дорожної комісії є остаточни і обжалованню не підлягають.

15/Дорожна комісія складається з представника адміністрації, військової комунікації і професійного союзу.

16/Постанови районої комісії зазначені в шпалті 4 розглядаються дорожною комісією і в випадку погодження представляється на остаточне затвердження ради дирекції.

17/Постанова ради дирекції провадиться в життя при чому на ці посади особи призначаються тимчасово до згоди Міністерства Шляхів.

З первописом згідно:

За Начальника Відділу Військово-Похідної Канцелярії Головного Отамана Війська У.Н.Р., Ранговий

[signature]

15

П Р И М І Т К И.

x/ При навантажні й вивантажні не меньше 5-ти вагонів разом в добу.

xx/ Коли станція грузова.

xxx/ По три чоловіка на кожний окремо працюючий станційний пункт самостійно керуючий прийомом, маневрами и відправкою потягів.

У В А Г А.

По станціям І, ІІ, ІІІ кляси сігналісти, ключники незазначені, а також по промежуточним з великою комерційною працею позаяк немається відповідних відомостей про пляни.
По станціях ІУ кляси і У при кількости потягів більше 7 пар на добу призначається по І телеграфісту-конторнику.
Рубрики по станціях І, ІІ, ІІІ, 4, 5, 6 кляси.

Затверджую: Міністр Шляхів С. ТИМОШЕНКО

Голова Наради А. САПІГА

Секретарь Інженер ГРАБИНА

З дійсним згідно:

ПРИМІТКА:

x/ При навантажці й вивантажці не менше 5-ти вагонів разом в добу.

xx/ Коли станція узловська.

xxx/ що три чоловіка на кожний офемо працюючий станційний пункт самостійно керуючий прийомом, маневрами и відправкою потягів.

УВАГА.

По станціям I, II, III кляси сігналісти, вилочники незалежно, а також по проміжуточним з великою комерційною працею, позаяк немається відповідних відомостей про плани.
По станціях IУ кляси і У при кількости потягів більше 7 пар на добу призначається по 1 телеграфісту-конторнику.
Кубогрії по станціях I, II, III, 4, 5, 6 кляси.

Затверджую: Міністр Шляхів С. ТИМОШЕНКО

Голова Наради А. САПІГА

Секретарь Інженер ГРАБИНА

З копією згідно:

ВКЛЮЧНО до 3 пар потягів на добу

ТАБЛИЦЯ Ч. 1.

Число по черзі	Клас станції	Начал. станції	Старш. помічн.	Чергов. по стан.	Вартов. по колії	Скарбників: Загал/пом.	Скарбників: Білет/пом.	Скарбників: Багаж/пом.	Скарбників: Вант/пом.	Тіловодів	Конторникі: Комерц.	Конторникі: Технічн.	Вагарів: Багажних	Вагарів: Вантажових	Вагарів: Конт/вагар.	Огляд. вант. двор.	Маркировщик	Пломбировщик	Привратник	Швейцарів	Сторожів	Лямповників	Сигналістів	Стар. вилочників	Мол. вилочників	Провод. потяг.	Старш. сполучн.	Сполучників	Чепляри	Телеграфісти	Разом
I	I	I	I	3		I/I	I	I	-	1.	3	4	I	2	-	1.	-	1.	2	2	3	1				3	-	3	3		
[illegible]	[illegible]	I	-	3		1.	I	I	-		2	3	I	2		1.		1.	1.	1.	3	I				3	-	3	3		
3	3	I	-	3		-	I		1.			2		-					1.	-	2					2					
4	4	I	-	2		-															1.	-	-	-	4				-		
5	5	I	-	1		-																			2						
6	6	I	-	1.		-																		-	2						

х/ При завантажці і вивантажці не менше 5 вагонів разом в добу.

хх/ Коли станція деповська.

ххх/ По три чоловіка на кожний окремо працюючій станційний пункт самостійно керуючий приємом, маневрами і відправкою потягив.

УВАГА: По станціям I, II, III класи сігналісти, вилочники незазначені, а також по проміжточним з великою комерційною працею, позаяк немається відповідних відомостей про плани.

По станціях IV класи і V при кількости потягив більше 7 пар на добу признечається по I телеграфисту-конторнику.

Кубогрії по станція I кл 6, II кл 5, III кл 4

ЗАТВЕРДЖУЮ МІНІСТР ШЛЯХІВ Т И М О Ш Е Н К О

ГОЛОВА НАРАДИ С А П І Г А

СЕКРЕТАРЬ ІНЖЕНЕР Г Р А З И К А

З копією згідно:

Ш т а т н о до 7 пар потягів на добу Т А Б Л И Ц А Ч. 2.

Число по черзі	Клас станції	Начал. станції	Черг. помічн.	Черг. по ст. зм.	Вартов. по колії	Оформлення: загал/пом.	квит/пом.	багаж/пом.	вант/пом.	Гіловодів	Ден/товарників: Комерц.	Технічн.	Вагарів: Загальних	Вантажних	Конт/вагар.	Огляд. вант. двор.	Маркировщик	Пломбировщик	Вагатчик	Швейцарів	Сторожів	Ремонтників	Сигналістів	Старш. вилочників	Мол. вилочників	Провод. паротяг.	Старш. сполучн.	Сполучників	Чепляри	Телеграфісти	Разом
	1	1.	1.	3xxx	2xxx	2	2	2	2	1	6	7	2	5	–	1.	2	2	3	2	6	1.				4.	3	3	3.		
	2	1.	–	3xxx	–	–	2	2	1	1.	4	6	2	3	–	1.	1.	1.	2	2	4.	1				4	3	3	3.		
	3	1.	–	3	–	1.	1	–	–	–	2	3	2	2	–	1.	–	1.	1.	–	[illegible]	1				3xxx	–	3	3.		
	4.	1.	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1x)	–	–	–	–	–	1.	–	–	–	5	–	–	–	–		
	5	1.	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	–	–	–	4	–	–	–	–		
	6.	1.	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1.	–	–	–	3	–	–	–	–		

x/ При навантажці і вивантажці не менше 5 вагонів разом в добу.
xx/ Коли станція деповська.
xxx/ По три чоловіка на кожний окремо працюючий станційний пункт самостійно керуючий прийомом, маневрами і відправкою потягів.
Увага: По станціях I, II, III класу сигналісти, вилочники незазначені, а також по проміжуточним з великою комерційною працею, позаяк рахується відповідних відомостей про плани.
По станціях IV класу і V при кількости потягів більше 7 пар на добу призначається по I телеграфисту-конторнику.
Кубогрів по станціях I кл 5, II кл 5, III кл 4

ЗАТВЕРДЖУЮ МІНІСТР ШЛЯХІВ Т И М О Щ Е Н К О

ГОЛОВА НАРАДИ Ф А Н Д Г А

СЕКРЕТАР НАРАДИ Г Р А Б И Н А

З копією згідно:

Б І Л Ь Ш Е 7-ми пар потягів на добу ТАБЛИЦЯ Ч.3

Кляс станції.	Начальник. станції	Старших помішників	Вартових по станції	Вартових по колії	Скарбники: Загальн./помішн./	Скарбники: Білетн./помішн.	Скарбники: Багульн./помішн.	Скарбники: Вантажов./помішн.	Відоводів	Контор: Комерційних	Контор: Технічних	Вагарі: Багульних	Вагарі: Вантажових	Вагарі: Конторн.-вагар.	Догляд.вантаж.двору	Маркіровщики	Пльомбіровщики	Привратники	Ш в е й ц а р и	Сторожа	Л а м п о в щ и к и	Сігналісти	Старші вілочники	Молодші вілочники	Проводники потяг.	Старші сполучники	Сполучники	Чіплярі	Телеграфісти		З а г а л о м
I	I	I	3 xxx)	3 xx)	I	4	2	2/2	I	I2	I2	3	6	-	I	3	3	3	2	9	I	.	.	.	6	3	9	9	-	-	-
2	I	I	3	3	I	4	2	I/I	I	8	I0	3	5	-	I	2	2	2	2	6	I	.	.	.	6	-	6	6	-	-	-
3	I	I	3	~~2~~	I/2	~~4~~	-	I/I	I	4	6	2	4	-	I	I	I	I	I	5	I	.	.	.	6	-	3	3	-	-	-
4.	I	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x/I	-	-	-	-	-	2	-	-	-	6	-	-	-	-	I	-	I4
5	I	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	x/I	-	-	-	-	-	I	-	-	-	6	-	-	-	-	I	-	II
6	I	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	-	-	-	4	-	I	-	-	-	-	8

x/при навантажці і вивантажці не меньше 5 вагонів разом в добу.

xx/коли станція деповська

xxx/по три чоловіка на кожний окремо-працюючий станційний пункт самостійно керуючі прийомом, маневрами і відправкою потягів.

У в а г а: по станціям I-ї, II-ї і III-ї кляси, сігналісти вілочники не зазначені, а також по промежуточним з великою комерційною працею, позаяк не мається ні відомостей ні плянів.
По станціям 4-ї и 5 -ї кляси при кількости потягів більше 7 пар в добу призначається по I телеграфісту-конторнику.

ТАБЛИЦЯ Ч - ІУ.

ШТАТ

КОНТОР ВІДДІЛІВ СЛУЖБИ РУХУ ПО ЗАЛІЗНИЦЯМ.

Начальник відділа..........................I

Ревізорів Руху.............................2 х/

Ділово контори.............................I

Диспетчерів................................3

Конторників при діспетчерах................3

Техничний стіл.

Рахивників.................................I

Конторників................................2

Вантажовий стіл.

Рахівників.................................I

Конторників................................2

Рахивництво.

Рахівников.................................I

Кнтрников..................................3

Персональний стіл..

Рахівників.................................I

Конторників................................3

Комерційний стіл.

Рахівників.................................I

Конторників................................I

Обслуга контори.

Сторожів...................................3

Загалом............29 чол.

х/ По одному Ревізрру Руху на ділницю.

Затверджуу МІНІСТР ШЛЯХІВ Т И М О Ш Е Н К О.

Голова Наради С А П И Г А.

Секретарь Інженер Г Р А Б И Н А

З копією згідно:

ТАБЛИЦЯЧ - У.

ШТАТ

КОНТОР ЗАРЯДЧИХ КОНДУКТОРСЬКІМИ БРИГАДАМИ.

Зарядчих.....................................I

Рахівників...................................I

Коморників...................................I

Конторників..................................2

Конторників по виклику.......................2

Сторожів по виклику..........................4

Соторожив при кондукторскіх кімнатах.......2

Загалом ....I3 чол:

ТАБЛИЦЯЧ - УІ.

ШТАТ КОМЕРЦІИНИХ РЕВІЗОРІВ ПО КОЛІІ.

Ревізорів....................................5

ТАБЛИЦЯЧ- УІІ.

ШТАТ СЛУЖБИ ЗБОРІВ ПО КОЛІІ.

Ревізорів....................................8

ТАБЛИЦЯЧ-УІІІ.

ШТАТ КОНТОР СЛУЖБИ ТЕЛЕГРАФУ ПО КОЛІІ.

	Жмеринка	Проскурів	Козятин
Контролерів телеграфу..	I	I	I
Механиків.............	2	2	2
Діловодів.............	I	I	I
Рахівників............	I	I	I
Конторників...........	4	3	4
Доглядачив............	II	7	7
Млнтерів..............	3	2	2
Робочих старших........	6	4	4
Сторожив..............	I	I	I
Разом.........	30	22	23

ТАБЛИЦЯ -ІХ.

ШТАТ ЕЛЕКТРИЧНИХ СТАНЦІИ.

	Жмеринка	Козятин
Зарядчій станції..............................	I	I
Рахивників....................................	I	I
Конторників...................................	I	I
Машиністив....................................	3	3
Кочегарів.....................................	6	6

Слюсарів........................	2	2
Монтерів старших................	I	I
Монтерів молодших...............	3	3
Сторожів........................	I	I
РАЗОМ	I7	I7

ШТАТ ТЕЛЕГРАФІСТІВ ПО СТАНЦІЯМ.

Копіистів по станція Козятин, Жмеринка по I чоловіку в зміну разом 6 чоловік.

Телеграфістів................................	229
Телефонтстів.................................	I2
Сторожів.....................................	I8
Разом...........................	259.

ЗАТВЕРДЖУЮ МІНІСТР ШЛЯХІВ Т И М О Ш Е Н К О

ГОЛОВА НАРАДИ С А П І Г А

С Е К Р Е Т А Р Ь ІНЖЕНЕР Г Р А Б И Н А

З Копією згідно.

Таблиця 40

ШТАТИ По Службі Колії

Ч.Ч. по черзі	Місце перебування Начальник Дільниць.	Начальник Дільниць.	Помішників	Рахівників	Діловодів	Колійових майстр	Доглядачі будин.	Старші робочі	Приход.-росходч.	Конторників	Мостові слюсарі	Сігналізац. слюсар	Ковалів	Молотобойців	Столірів	Пічників	Трубочистів	Переїздних стор	Рисовників	Ремонтних робітників	Слюсарів	Розсильних кон	Доглядач за спаднями	Техників	Верст одноторовних	Верст двухторових	Станційн. колій	Разом верств	Разом службовців
I	Кам"янець	I	I	I	I	8	I	24	I	2	I	I	I	I	I	I	I	8	I	72	I	I	I	I	90	-	50	I40	I32
2	Комарівці	I	I	I	I	6	I	30	I	2	I	I	I	I	I	I	I	8	I	90	I	I	I	I	-	I00	80	I80	I54
3	Жмеринка	I	I	I	I	I0	I	30	I	3	I	I	I	I	I	I	I	I0	I	90	I	I	I	I	-	I3I	I00	23I	I6I
4	Вапнярка	I	I	I	I	8	I	24	I	2	I	I	I	I	I	I	I	I0	I	72	I	I	I	I	-	77	39	II8	I34
5	Козятин	I	I	I	I	I0	I	20	I	3	I	I	I	I	I	I	I	I0	I	90	I	I	I	I	-	I00	I00	200	I5I
6	Проскурів	I	I	I	I	8	I	24	I	2	I	I	I	I	I	I	I	I0	I	72	I	I	I	I	80	-	60	I40	I34
7	Шепетівка	I	I	I	I	8	I	24	I	2	I	I	I	I	I	I	I	I0	I	72	I	I	I	I	87	-	72	I60	I34
8.	Могилів	I	I	I	I	8	I	24	I	2	I	I	I	I	I	I	I	8	I	72	I	I	I	I	I07	-	52	I60	I32
	Разом...	8	8	8	8	66	68	200	8	18	8	8	8	8	8	8	8	74	8	630	8	8	8	8	364	408	553	I329	II32

Затверджую: Міністр Шляхів С.ТИМОШЕНКО

Голова Наради САПІГА Секретарь Грабина

З копією згідню:

Таблиця Ч. XI

ШТАТ

Кондукторських бригад особових та вантажових потягів.

т В основу підрахунку бригад взята комерційна хуткість пересічна 10 в. в годину, яку можливо витримати при умовах обпалювання паротягів вугілем. Відпочинок рівний праці.

Дільниця	верст	праця	відпоч.	загал.	зворот	бриг.
Козятин-Шепетівка..	136	31,2	21,2	62,4	2,6	28,6
Козятин-Жмеринка	102	24,2	24,2	48,4	2,1	25,2
Жмеринка-Вапнярка	76	19,2	19,2	38,4	1,6	18,0
Жмеринка-Могилів...	102	24,2	24,2	48,4	2,1	6,3
Жмеринка-Волочиськ	156	35,2	35,2	70,4	2,9	14,5
Гречани-Кам"янець	96	23,2	23,2	46,4	1,9	5,7
Гречани-Шепетівка	114	26,8	26,8	53,6	2,3	6,9
Ярмолинці-Гусятин	54	14,8	14,8	29,6	2,1	2,1

З а г а л о м........................ 107,4

По технічним умовам по всім цим дільницям склад кондукторських бригад мусить бути із 5 чоловік.

107,4 х 5 = 537 чоловік.

На хворих, відпускних налічується 10% с.т. 53,7 чоловіка.

Загальний склад кондукторських бригад......590 чоловік

З а т в е р д ж у ю:

Міністр Шляхів Т И М О Ш Е Н К О

Голова Поради САЛІГА

Секретар ГРАБІЯ

З оригіналом згідно:
Діловод ПАВЧИК

З копією згідно:

По Возовій Службі.

XII

ШТАТИ ЖМЕРИНСЬКОЇ ВАГОННОЇ МАЙСТЕРНІ.

1. Начальник Майстерні..1
2. Помічник...1
3. Майстер товарного цеха.......................................I
4. Стобового цеха..I
5. Технічних агентів..2
6. Монтьорів...4
7. Електротехників..I.
8. Техніків..2
9. Бухгальтер..I
10. Рахівників...2
11. Діловодів..2
12. Табельщиків..2
13. Переписчів...I
14. Конторників..5
15. Курьєрів...I
16. Сторожів по охрані і на контрольних..........................6

Разом......33

Затверджую:
МІНІСТР ШЛЯХІВ ТИМОШЕНКО

Голова Наради САПІГА

Секретарь ГРАБИНА

З орігіналом згідно:
Діловод ПАВ[illegible]

З копією згідно:

ДОДАТОК до штатів до ВОЗОВІЙ СЛУЖБІ на колії.

XVIII

Коли буде переведено об"єднання Матеріяльних складів від керуванням Начальників Депо, по депо II, III і IУ кляси, тов таких випадках добавляються штати: При депо II-ї кляси - I приходо-росходчик, I конторник, I роздатчик і I сторож, при депо III-ї кляси - I приходо-росходчик, I роздатчик і I сторож, при депо IУ-ї кляси - I роздатчик і I сторож.

Начальнику депо за завідування складом видається окрема платня, як було раніше.

Що ж торкається вугільщиків і робітників по навантажці і розвантажці палива, а також і сторожів по охороні складів, надати право начальнику Служби користуватися по дійсній потребі в залежності від палива і кількости паротягів..

Затверджую: МІНІСТР ШЛЯХІВ С. ТИМОШЕНКО.

XIV

ШТАТИ по ЛІКАРСЬКІЙ СЛУЖБІ.

ДІЛЬНИЦІ.	Лікарів	Лікар. пом	Акушерок	Дизен-фекторів	Завідуюч. господар.	Сестер жал	Служників	Разом
Жмеринка	2	6	I	2	-	-	4	I5
Козятин	I	4	I	I	-	-	3	I0
Вапнярка	I	2	I	I	-	-	I	6
Шепетівка	I	2	I	I	-	-	I	6
Гречани	I	2	I	I	-	-	I	6
Кам"янець	I	2	I	I	-	-	I	6
Могилів	I	2	I	I	-	-	I	6
Вінниця	I	2	I	I	-	-	I	6
Волочиськ	I	2	I	I	-	-	I	6
ЛІКАРНІ								
Жмеринка	2	4	I	I	I	I5	8	32
Козятин	I	2	I	I	I	5	4	I5
Разом	I3	30	I0	I2	2	20	26	I06

Затверджую:
МІНІСТР ШЛЯХІВ С. ТИМОШЕНКО

14

ШТАТНА ВІДОМІСТЬ
по Матеріяльній Службі.

НАЗВА СТАНЦІЙ										
Жмеринка		I	I	3	I	I	2	4	4	I7
Козятин..		I	I	3	I	I	I	4	4	I6
Гречани..		I	I	2	I	-	-	2	2	8
Шепетівка		I	-	2	I	-	-	2	2	8
Вапнярка.		I	-	2	I	-	-	2	2	8
Разом		5	2	I2	5	2	3	I4	I4	57

Ревізорів 2

Перший участок Козятин-Жмеринка-Могилів Жмеринка-Волочиськ.

Другий участок Волочиськ-Жмеринка, Кам'янець-Шепетівка-Козятин.

Матеріяльні склади: Кам"янець-Ярмолинці Гусятин-Проскурів-Могилів доручаються Начальникам Депо.

Затверджую: МІНІСТР ШЛЯХІВ ТИМОШЕНКО

Увага: Числітель при 8 парах, потягів
Знаменатель " 3 " "

ТАБЛИЦЯ Ч XIV ПО ВОЗОВІЙ СЛУЖБІ НА КОЛІЇ.

Назва дільниці чи депо	Клас чи дільниця депо.	Начальники	Помічники	Вартових по депо	Ревізорів	Паровозних майстрів	Вагонних майстрів	Електротехників	Монтерів водопостач.	Монтерів різних фахів.	Технічних агентів	Техніки	Машиністи-наставники	Маслівників - нарядчиків.	Машиністів-водотяг.	Старші рахівники	Рахівники	Діловоди вищого ок.	Діловоди	Старші конторщики	Конторщики	Табельники	Відмітчики	Переписчики	Машиністи потягів I-I класи	Машиністи потягів II-I класи	Машиністи потягів 3-I класи	Помішники I-I кл.	Помічники II-I класи	Помічники III-I кл.	Помічники подені	Кочегарі потягові	Старші оглядачі вагонів	Старші промивальщики.	Старші кочегари	Кочегари	Оглядачі вагонів	Аладовщики	Інструментальщики	Промивальщики	Мазії	Проводарі вагонів	Чистільщики топок	Піддувальщики	Сторожі при контор.	Посланці при депо.	Сторожі при чергових кімнатах.	Разом
Жмеринка	I	I	2	3	I	I	I	I	I	7/4	I	2	I	3/2	На місцях по дійсній потребі	I	3	I	3	3	6	3	3	3	20	30	50	35	30	30	50	25	6/4	2	5	6/4	12/9	3	4	4	100	5	9/6	6/4	2	6/4	6/4	499
Козятин	II	I	2	3	-	I	I	I	I	4/3	I	I	I	3/2		I	2	I	2	2	4	3	2	2	10	30	30	20	20	20	30	15	3	I	3	6/4	9/6	-	3	3	50	2	6/4	6/4	3	6/4	6/4	312
Гречани	III	I	2	2	-	I	I	I	I	3/2	I	-	I	2/I		I	2	I	I	I	3	2	I	I	5	10	20	10	10	10	20	10	3	I	3	3/2	6/4	I	2	3	50	I	3/2	3/2	I	3/2	3/2	208
Вапнярка	I	I	I	2	-	I	-	I	-	I	I	-	I	I		I	2	I	I	I	2	I	I	I	-	-	-	-	-	-	-	-	3	I	3	3/2	3/2	I	I	I	-	-	3/2	3/2	I	3/2	3/2	49
Шепетівка	III	I	I	I/0	-	-	-	-	-	I	I	-	-	-		-	I	I	I	I	I	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3/2	3/2	I	-	I	-	-	3/2	-	I	2	2	26
Волочиськ	II	I	I	I/0	-	-	-	-	-	I	I	-	-	-		-	I	-	I	I	I	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3/2	3/2	I	-	I	-	-	3/2	-	I	2	2	26
Проскурів	III	I	I/0	-	-	-	-	-	-	-	I	-	-	-		-	I	-	-	-	I	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3/2	3/2	-	-	-	-	-	I	-	I	I	I	15
Могилів	III	I	I/0	-	-	-	-	-	-	-	I	-	-	-		-	I	-	-	-	I	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3/2	3/2	-	-	-	-	-	-	-	I	I	I	15
Бердичів	III	I	I/0	-	-	-	-	-	-	-	I	-	-	-		-	I	-	-	-	I	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3/2	3/2	-	-	-	-	-	-	-	I	I	I	15
Кам"янець	III	I	I/0	-	-	-	-	-	-		I	-	-	-		-	I	-	-	-	I	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3/2	3/2	-	-	-	-	-	-	-	I	I	I	15
Ярмолинці	IV	I	-	-	-	-	-	-	-	-	I	-	-	-		-	-	-	-	-	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3/2	3/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I	10
	XI	II	I4	I2	I	4	2	4	3	I9	II	3	4	9		4	I4	4	9	9	22	I5	7	7	35	60	I00	65	60	60	I00	50	I5	5	I5	39	5I	9	I0	I2	200	8	27	I8	I3	26	47	II92

ПРИМІТКА.

Слюсарів і робітників на Жмеринську Дільницю і вагоні майстерні..........800 чолов
Козятинська........500 "
Гречанська.........250 "
Разом всього робітників, слюсарів та штатніх...........2742 "
На зімню пору стопників по дійсній потребі.
Підрахунок зроблен на 54 пари потягів та I5 маневр. паротяг.

Завдяки тому, що не представляється можливим більш докладно роспреділити паротягові бригади по дільницям, надається право Начальнику Служби роспреділяти Бригади по дійсній потребі по дільницям в межах затверджених штатів загальних.

Затверджую:
МІНІСТР ШЛЯХІВ С.ТИМОШЕНКО

Таємно.

ІНСТРУКЦІЯ

Для прийому служащих на залізниці за перші часи
по оголошенню повстання.

1. По закону 22-го березня 1921 року всі служачі рахуються звільненими з 1-го грудня 1920 року.

2. Для координації діяльности по керуванню залізничними справами, уникнення многовластія в районі кожного відділу Служби Руху, начальник відділу Руху призначається тимчасово виконуючим обов"язки завідуючого експльоатацією, при чім йому в техничноадміністраційному відношенню підлягають адміністратори инших служб і він являється відповідальним за роботу в дорученому йому експльоатаційному районі.

3. Завідуючиму експльоатаційним районом доручається на протязі 3-х доб з часу одержання наказа набрати нові штати певні з національного боку і роботоздатні.

4. Притягати робітників і служачих до роботи необхідно керуватися пропорціональним розподілом служачих па службам таблицями які є максімальні і будуть проведені в життя по розпорядженню Міністерства Шляхів.

5. Загальна сума всіх служачих і робітників по всім службам в межах відділу служби Руху, себ-то в межах експльоатаційного району, мусить рівнятися 6-ти чоловікам на верству колії при чому 2-х торова колія, за винятком служби Колії, рахується як одноторова /себ-то 2 верстви двохторових рахуються за 1 верству одноторову/ і станційні колії за винятком головної в рахунок не приймаються

П р и м і т к а: В цю кількість входять всі робітники майстерень, ремонтні робітники всіх категорій тележу і поденні инших служб.

6. Комерційні агенти на перші часи цілком будуть не потрібні, але ж для затримання їх при залізниці необхідно перевести їх на конторські посади при конторах Начальників участків, відділів станцій і на посади техничних конторників.

7. Штат паровозних, кондукторських бригад залишити по підрахунку на 5 пар потягів.

8. По всім проміжуточним станціям телеграфісти касуються тимчасово, окрім тих, де є розподіл круга. По подібним станціям залишається по три чоловіка. По розпорядковим станціям залишаються телеграфісти по підрахунку по 3 чоловіка на працюючім апараті, по одному старшому в зміну і один завідуючий телеграфною станцією. Телефоністи по дійсній потребі копіїсти по два в зміну.

П р и м і т к а: Всі телеграфісти не притягнуті до роботи по прямому призначенню мусять бути використані до негайного полагодження рішуче всіх дротів.

9. Персонал лікарень і шкіл залишається в повному складі.

10. Всі завідуючі лісовими розробками залишаються и провадять працю по заготовці палива.

11. Для востановлення зруйнованих мостів, колій, дозволяється притягати відповідну кількість робітників з кадрів залізничників не притягнутих до праці по своєму фаху, або з селян по мобілізації за допомогою військової влади.

П р и м і т к а: притягнуті залізничники для робіт не по
---------------- своюму фаху рахуються на правах поденних

12. Особливу увагу звернути на забезпечення майстерень робітниками і щоби всі притягнуті робітники були би забезпечені фактичною роботою.

13. В випадку необхідности притягнути по якій-небудь службі більшу кількість робітників чим зазначено в § 5 звертатися за дозвілом в Транспортовий Відділу Партизано-Повстанчеського штабу.

14. Всім притягнутим до праці на перших часах по можливости буде виплачуватись платня авансом.

15. Сталі збільшені штати, згідно додаваємих до цього таблиць, будуть набіратися Дирекцією залізниць, призначеною Міністерством Шляхів.

16. За притягнення до праці робітників або служачих в більшій кількости як 6 на верству без відповідного дозвілу буде відповідати не тільки безпосередній адміністратор але ж і завідуючий експлуатаційним районом.

П р и м і т к а: Кількість робітників, зазначених в § 11,
----------------- в норму 6-ти на верству не входять.

17. Всі притягнуті до роботи служачі й робітники рахуються тимчасовими до затвердження їх сталою Дирекцією залізниць.

18. Особам не притягнутим до роботи як звільненим по закону, зазначеним в § 1, платня не належить.

19. Всі особи вибрані до робот мусять негайно приступити до виконання своїх службових обов"язків.

П р и м і т к а. За не вихід до робот будуть відповідальні
--------------- перед Військовим Повстанчим Судом.

20. Всі особи, що не притягнуті до роботи в першу чергу мусять залишити свої адреси і рахуються взятими на військовий учот.

21. По першому оголошенню, розповсюдженому по станціям про заклик до робіт служачих і робітників, осіб зазначених в § 20 мусять негайно з"явитися і розпочати доручені їм роботи.

22. Відмовлятися від дорученої роботи не по прямому фаху не мають права і будуть підлягати Військовому Повстанчому Суду.

23. Особи, які не вийдуть на роботу по заклику на підставі § 21, підлягають Військовому Повстанчому Суду.

Начальник Цивільного
Керування підполковник ДОБРОТВОРСЬКИЙ.

Начальник Транспортового
відділу інженер ЯНОВСЬКИЙ.

З оригіналом згідно.

88

ЗВІТ І ПЛЯН ПО ТРАНСПОРТОВОМУ ВІДДІЛУ з 3го по 14те Липня 1921 року

ЗВЯЗКИ: Нових звязків не закладено. Послані дві особі, одна в район Козятин-Бардичів-Фастів-Київ і друга в район Лохвиця-Гадяч-Золотоноша-Полтава. Доручено їм закласти подібні нові організації на південь від ціх напрямків.

ПЛЯН: Необхідно закласти також організації на південь від Умані і Бобринської, головним чином Цвітково-Елізавет. Вознесенськ-Катеринослав і Крюків. Для цього потрібно два чоловіки, котрих Транспортний Відділ в свому распоряджению не мае.
Доцільним булоб призначити двох залізничників на пункти Здолбунів і Підволочиськ для звязку з прибуваючими в ці місця залізничниками з того боку /спекулянтами/. Ці люди можуть давать цінні відомости. В цій справі повідомлено п. Мін. Шлях7

СТАТИСТИЧНИЙ: Відомостей про транспорт і рух залізниций на Вкраїні за минулий час не мае.
Вироблен квестионар запитань по транспорту і надісланий для керування в Дубно і Тернопіль ~~для~~-в Контрольно Розвідочні пункти.

ПЛЯН: Вживаються заходи по сформованю паровозних бригад для панцерників, та штати для ремонтних валок.
Для оборудовання ремонтних валок належними інструментами /а валок потрібно не меньше двох/ ~~з цього приводу~~ необхідно війти в зносини з Польською Владою.
Поскільки необхідні нам такі оборудовані валкі, то це ми мали уже на досліді торішнього наступу, де відсутність інструменту як на валках, так і в роспоряджені залізничників дуже гальму

вало справу по своечасному налагодженю зруйнованих колій.
Вважається з'ясувати яка кількість мается звільнених депов-
ських робітників з метою притягнення їх до праці по ре-
монту вагонів, паротягив, водотягив, та інш. робот.

Для цього [illegible] потрібна до Здолбу-
нів командуровка на два дні.

НАЧАЛЬНИК ТРАНСПОРТОВОГО ВІДДІЛУ

ІНЖЕНІР

ДОДАТОК ДО ПЛАНУ РОБОТИ НА СЕРПЕНЬ МІСЯЦЬ.

1/ Предбачається зясувати штат служачих по залізницям в даний мент,

2/ Виробити штат необхідний на перши час по оголошенню повстання,

3/ Виробити штат маючи на увазі пересічно на вантажових валок 4 на добу 1 особову, який рух буде принаймні на протязі 1-2 років,

4/ Принціпи скорочення штатів і використовування звільнюємих службачих по другим галузям державного життя, щоби з звільнених залізничників несоздати кадри незадоволених,

5/ Виробити засади оплати труда залізничників на перши час повстання,

6/ Виробити пляни руйнування споруджень щоби паралізовати рух у ворога,

7/ Погодити з поштовим міністерством пляна відбудови звязків по державним дротам,

НАЧАЛЬНИК ТРАНСПОРТОВОГО ВІДДІЛУ

ІНЖЕНЕР

2

З В І Т

ПО ТРАНСПОРТОВОМУ ВІДДІЛУ З 17-го по 23-е Липня - 1921 року.

З В І Т

по транспортовому Відділу 17-го по 23-е липня 1921 року.

В районі Сербіновці-Воличиськ, Кам"янець-Шепетівка Под., здібного рухомого складу до руху потягів мається до 120 товарових вагонів.

В районі Новоград-Волинська мається до 40 вагонів.

На станції Гречани мається під парами 4 паротяги, холодний резерв 6 паротягів, маневрових І. В Проскурові, Кам"янці, Волочиську, Шепетівці маневрових паротягів немається.

Етапові валки і кур"єрські складаються з клясових вагонів, потрібуючих значного ремонту.

В Гречанівській Депо ремонтується 2 паротяги. Залишається ще до 5-ти паротягів абсолютно не підлягаючих ремонту.

Перешкодами для ремонту рухомого складу є повна відсутність необхідних приладдь, матеріялів, які в останню эвакуацію були вивезені большовиками і не повернуті. Більша частина робітників примушена робити власними інструментами; таке ж явище примічено в Депо Гречани а також і Жмеринці. По докладу Начальника участка Тяги Жмеринка на зібранні професійних Союзів робітників, становище з приладдями і матеріялами катастрофичне, для того що Київський Головний Склад не може задовольняти в більшій частині всі вимоги.

В Гречанській Депо працює тільки один товарний станок.

Робітники відносяться до доручєної ім роботи недбало. Головним чином в часи роботи продовжують виробляти ріжні дрібні господарчі речі, які обмінюють селянам на споживчі продукти.

На роботи не виходить до 30% робітників. Про відсутніх повідомляється Жмеринське Бюро Райкомпутъ-дезертір, але ж наслідків ніяких не примітно. В Жмеринському Депо примітно бажання робітників кинути залізницю, перейти до роботи на села, де не вистарчає фахівців, робота яких гарно оплачується селянством.

Заготовка палива провадиться на станції Деражня, Комарівці, 118 верства Волочиської лінії, Нігин, Балін, Нестеровці, Лісоводи, Вікторія, Закупне, Красилів, Чотирибоки. Заготовка палива в цих районах провадиться виключно залізничними організаціями. Вивозиться з зазначених районів до 12 вагонів в добу головним чином на Одесу. По депешам Завідуючого лісовими розробками цього району останні часи -

селянство не бажае виходити на роботи. Раніше в цьому районі виплачували за лісові розробки сіллю по 15 фунтів на місяць,але ж останні 4 місяці з виплатою якесь е непорозуміння .

В Районі Коростеня заготовка йде на Уваровських вітках які виходять на дровяний пост. Розробка йде головним чином на 25-у,54-у верствах і Полонських дачах. Заготовка палива провадиться "робочим батальоном" в кількости 200 чоловік та мобілізованими селянами в кількости 180 чоловік що-дня і 52 фіри. Робітників і фіри мусять постарчати що дня по нарядам окресні села, За виконанням цього стежать спеціяльний карательний загін. Плата в цьому районі за заготовку палива на протязі місяця 15 фунтів соли і I аршин мануфактури. Платня грішми не з"ясована, як в районі Проскуріва, так і тут, і селянство грішми абсолютно не цікавиться. Заготовлене паливо в той же день вивозиться в напрямку до Київа. Добова заготовка і вивіз не з"ясовані.

Відсутність палива була примітна не тільки зімою, але ж і тепер. Жмеринка, наприклад, вимагала що-дня по 5 паротягів, алеза відсутністью палива виходило по 2 паротяги.

В районі Пущеводиці провадиться також заготовка палива. Кадр робітників в головним чином, складається з пасажирів затриманих ы потягах без належних документів, з осіб які перевозять хоч би для себе продукти, яких підводять під категорію спекулянтів. Всі ці особи заарештовуються і мусять провадити роботу на лісових розробках на протязі 2-х тижднів.

В районі Київа - Фастова, Бобринськой-Цвітково-Катерносхлава, відсутнфсть палива не примітна, позаяк великих вимог на паротяги не примітно.

Із випадково прибувшого в Одесу пароплава каменом вугілем були забезпечені всі депо від Одеси до Київа. Головним чином на вугелі ходили паротяги серія Щ., але ці запаси на ісході.

Відомостів про ~~шищщи~~ можливість отримання вугілля із Донбаса для залізниць не предбачається.

Вугіля в Донбасі можливо достати невеликими кількостями 3-4 вагони, для одержання яких необхідно їхати до Ростова на Дону і після належної "підмазки" цукром в розмірі 4-5 мішків вугіль видається

Шпнари для того руху, який зараз існує вистарчає. В випадку більшої вимоги головний склад відмовляє і пропонує звернутися за допомогою до місцевої військової влади.

Гас видається для освітлення тільки службових помешкань в невеликій кількости. Сігнали на парстягі валківничі, сімофори, освітлюються. Решта сігналів станційних, або попсовані, або не горять за відсутністю гасу.

Заготовка шпал провадиться біля станції Комарівці на спеціально відремонтованому тартаку, запаси шпал не відомі. На 118 верстві Волочиської лінії провадиться теж заготовка шпал.

На станції Проскурів мається 4 платформи телеграфних столпів. Одна платформа направлена для ремонту телеграфної лінії Проскурів Волочиськ.

На 118 верстві мається запасдо 250 шпал.

Меж Шепетівкою і Коростинем випадково ходить на тиждень пара потягів. Меж Шепетівкою і Проскуровим на два тижня одна пара. Меж Проскуровим і Кам"янцем одна дві пари на тиждень. Меж Жмеринкою й Могилівим одна пара по суботам. Меж Києвом і Волочиськом прямий потяг так званий кур"єрський вирушає із КИЄВА в неділю в 15 годин, прибуває в Волочиськ в понеділок 18-15, вирушає з Волочиську в Вівторок 20-30, прибуває в Київ в середу в 23 години. Меж Києвом і Одесою курсують 2 пари потягів етапових на тиждень, які виріжають в вівторок і суботу з Києва в 6 годин ранку і прибувають в Одесу в середу і неділю. Ті ж склади на другий день повертають до Києва. Два тижні введен в рух ще кур"єрський - один раз на тиждень меж Києвом і Одесою. Росклад не відомий. Меж Вапняркою і Бобринським-одна пара на тиждень. Меж Києвом і Цвітковим через Фастів на тиждень ходять 2 пари потягів. З Катеринослава до Цвіткова по вівтіркам і суботам виріжають теж потяги, для ідучих до Києва-Цвітково пересадка. Чекати треба три доби. Меж Коростинем, Бердичевим, Казятиним і Києвом ходить на тиждень одна пара потягів.

Вантажового руху на зазначених вище дільницях нема. При потребі подачі вагонів під паливо, або инше, кожному окремому випадку призначаються потяги. Залінична адміністрація не знає взагалі коли і який товаровий потяг буде.

Від Київа до Волочиська особові потяги в дорові приблизно 27-29 годин, Київ-Одеса - 36-40 годин. Від Катеринослава до Знаменки 12 год. від Знаменки до Фастова 12 годин.

Дільниця Козятин-Умань офіційно закрито для руху потягів на підставі розпорядження з Київа. Рух припинений вже два місяці. Причини не відомі. Було зроблено розпорядження про сплошну зміну шпал в межах 15-і дільниці Служби Колії, себ-то від Волочиська до Комаровець, але ж в останні дні було припинено.

Становище телеграфного і телефонного зв"язку зазначених вище районах задовольняюче.

По державним дротам зв"язок кепський, Влада мало звертає уваги на ремонт по державним звязкам.

В районі Волочиськ-Жмеринка, Кам"янець-Шепетівка провадиться енергійно ремонт телеграфного зв"язку. Для цього притягнуті не тільки залізничні сили, але ж і спеціяльні військові команди.

Зміна телеграфних столбів нігде не провадиться.

В Проскурові в сучасних момент мається 10 телеграфних апаратів і 6 телефонів.

Від Жмеринки до Волочиська по промежуточним станціям мається по 1 телеграфному апарату і одному телефону. На станції Кам"янець мається два телеграфних апарата, на станції Волочиськ 1 телеграфний апарат.

Розібрана друга лінія від Житомира до Коростеня і матеріяли вивезені в напрямку Орші.

Платня ремонтому робітнику на місяць 2.000 карбованців, Начальнику стаціі 4-і кляси 6.600 карбованців при чому належить пайок в розмірі 20 фунтів зерна, на душу по 10 фунтів зерна на дитину до 16 років, соли по 1/4 фунта, цукор і тютюн в невеликій кількости.

Ці пайки ведаються надзвичайно рідко і несвоєчасно.

Для поліпшення свого становища залізничники примушені спекулювати.

На підставі голоду на залізницях головним чином в Київському районі передбачався загальний страйк але влада дала дозвіл залізничникам провозити продукти в необмеженій кількости. Що залізничники пішли на переговори з Владою, страшенно обурило робітників м. Київа. В Фастові був випадок тижнів три тому назад, що Орточека хотіла відібра

сіль, котру везли залізничники. Дійшло до бійки. На допомогу був викликаний панцерний потяг. Наслідком з боку залізничників II забитих, 6ив важко ранених. Мусив бути ен загальний страйк на залізницях, але влада до цього не допустила.

Залізничні служачі з Одеси окремим паротягом привезли 3 вагони соли, яку роспродали в районі Бара по 200 карб. царськими за пуд селянство купувало по пуду для того, що боялося що більша кількість буде реквізована. Решту закупили місцеві жиди. На ті ж царські гроші робітниками були закуплені ріжні споживчі продукти Влада робила вигляд, що вона не примічала порушень декрету про валюту. Взаємовідносини меж комісарами і Професійними Союзами надзвичайно ворожі, Професійні Союзи вснують тільки для того, щоби на них влада мігла би покладати відповідальність за ріжні вчинки служачих. Професійні організації цілком підлягають місцевим Комісарам.

Меж Київом і Катеринославом курсують пароплави. Вирушають I пароплав в понеділок - другий в суботу.

Агент їхав пароплавом "Всадник" зустрів по дорозі пароплав "Марію" і два товарових, які йшли порожніми з Катеринослава до Київа

Важкі вантажі пароплавами перевозити цілком не можливо завдяки великій кількости перекатів, на яких пасажирів примушують залишити і особові пароплаві і Особливо великий перекат під Креминчугом від Київа і два недалеко від Катернослава.

Всі залізничні мости як наприклад, Черкаси, Кременчуг, Катеринослав, полагоджені. В Київі користуються стратегичним мостом.

По заявам всіх опрошених осіб становище транспорту як залізничного, так і водного надзвичайно критичне, що не скривають відповідальні комуністичні робітники, Надії на поліпшення транспорту не тільки адміністрація але ж і влада не мають.

22/VII-1921 р.

Начальник Транспортового Відділу

Інженер

95

3

З В І Т

ПО ТРАНСПОРТОВОМУ ВІДДІЛУ на 29-е Липня 1921 року.

По даним большевицького часопису штат служачих по всім залізницям Росії включаючи Україну був:

В 1913	році	815507	себ-то на 1 версту	12,8 чоловік
на 1/уі 1921	"	1328000	" " "	21,8 "

По залізницям України одержано розпорядження про зменьшення штатів служачих по залізницям на 10%. Все ж таки кількість служачих було значно перевищувати фактично потрібні штати.

Що торкається становища паровозного господарства по Правобережним залізницям то по данним Начальника Военної Служби Правобережних залізниць на протязі березня місяця було випущено з.[sic] слідуючою кількість паротягів:

З ремонту грунтовного	6
" середнього	29
" випадкового	66
" біжучого	3165
"Возстановительного"	5

Товарових вагонів за той же час себ"то за березень було випущено:

З ремонту грунтовного	6
Конвенційного огляду	396
Річного огляду	61
Біжучого	13826

Маючи на увазі статистичні данні і сливаний досвід без усякої помилки можна сказати, що на протязі всього березня місяця всіма Депо було випущено 3165 паротягів в рух під потяги, позаяк кожний паротяг при большевицькій владі обов"язково попадає в біжучий ремонт.

Маючи на увазі, що за березень місяць на Правобережних залізницях було навантажено тільки біля ЖИ 2500 вагонів, себ-то на добу біля 80 вагонів, можна приблизно уявити собі щоденний випуск паротягів в рух під потяги. 80 паротягів на добу на всі залізниці.

Що ж торкається загального становища паровозного і вагонного скла-

по всім залізницям Р.С.Ф.С.Р. по поданням Наркомшлях воно було:

	квітень кількість	квітень загал	травень кількість	травень і загал	Порівняння квітня з травнем
Загальна кільк. паров.		19097		19097	
З них в ремонті		4462		4387	х 75
" " біжуч.	952				
" " випадк.	1561		2503		
" " в серед.	1330		1 98		
" " грунтов.	690		586		
1" чекають ремонту		6763		6991	х 372
" " біжуч.	146				
" " випадко.	2208				
" " серед.	2199				
" " капит.	2210				
Всього хорих	11225	61,5%	10879	57,2%	х 346
Чекають виключ з ремаменту	467	%	465	2,4%	х 102
Здібних до руху	7802	38,5%	7685	40,4%	- 380
З них здібних для руху пасажирських та в товарових потягах	5530		5801		
Вагонів всього		465142		463397	х 1745
Із них в ремонті і чекають		100840		109960	
" Чекають виключ. з ремаменту		8664		4415	
" під помешкан. і складами		26366		25033	
Всього нездібн. до руху й хорих		135870		142408	- 6538
Здібних: в потягах		19172			
Вільних		8419			
Недоторканий запас		15032		11830	
Робочій вагон. парк		286649		294124	- 475

За травень місяць для потреб всіх залізниць Р.С.Ф.С.Р. всього було навантажено 59297 вагонів в той час коли потреба була рівна 87048 вагонів. Не виконання нарядів по заготовці і підвозці палива для залізниць пояснюється кризисом робочих рук, слабим підвозом дров до залізниць. Головними перешкодами для цього по всім місцям заготовки палива був голод завдяки несвоєчасній видачі пайків. В межах України заготовка палива в останні часи помітно зменьшується головним чином завдяки агітації з боку повстанців, котрі загрожують розстрі-

розстрілом всім, хто буде працювати на лісних заготовках.

За весь час спочатку року на Правобережну залізницю було доставлено 500 тон кам"яного вугілля, з пароплава прибувшого в Одесу, але й цей вугіль вже витрачений.

По большевицьким відомостям на протязі квітня місяця відправлено на Україну для потреб залізниці 1100 цістерн. Уготоп предбачае на протязі літніх місяців заповнити всі баки, щоби зробити запас нафтопродуктів на зіму, коли можливі перешкоди, по їхнім відомостям, перевозки пои- залізницям і мабуть прийдеться перейти на залізницях на живе паливо"

Звернута особлива увага на торф'яні розробки в Проскурівськім повіті, до цього часу вирізано 865 кубів торфу на протязі з 22/5 по 5/6.

Нових данних по залізницям України більше не отримано, окрім тих, що лінія Київ – Гребінка цілком відремонтована, зроблена сильна зміна шпал. між Київом і Полтавою курсує три рази на місяць особовий потяг, але ж кожний раз наперед його їде панцерник.-

Начальник Транспортового
Відділу

29-го Липня 1921 року.

37

ЗВІТ ЗА ЛИПЕНЬ МІСЯЦЬ [illegible] РІК

І ПЛЯН ПРАЦІ НА СЕРПЕНЬ МІСЯЦЬ.

1/ Зроблено за минулий місяць по звязкам: Надіслані особи для організації і координації в районах: Козятин-Бердичев-Фастів-Київ, Лохвиця-Золотоноша-Гадяч-Полтава, В район Катеринослава.

2/ По транспорту: доручено тім же особам вжити заходів до зменшення навантажки палива, збільшити часи знаходження потягів в дорозі для погіршення звороту рухомого складу і здіймати по можливости з паротягів необхідні і важко заменяємі частини а теж саме по телеграфу.

Доручено розшукати двух залишившихся залізничників адміністраторів для налагодження з ними контакту для передачи росторяджень безпосередне адміністрації.

Доручено зясувати кількость рухомого складу по окремим залізницям України і загальну кількість. Стан майстерень. Стан по заготовці палива на Правобережжю.

Зясован рух особових потягів і вантажових в межах Правобережної залізниці.

Зясован стан з мостами через Дніпро.

Зясован рух пароплавів по Дніпру меж Київом і Катеринославом і умови його.

В Серпні місяці предбачається одержати повідомлення від осіб, зазначених в параграфі 1 і війти в стислий звязок з ними

1/

2/ Предбачається зясувати кількость рухомого складу на залізницях України, стан його, працездатність залізниць і підготовки їх до військових пересувань.

Війти в звязок з залишенними двумя особами щоби через них віддавати вказівки по залізницям по питаннях руху, палива і затримки рижного рода большовицьких пересувань.

Сформувати кадри з залізничників, які мається в Здолбунові, для ремонтних валюк.

Програма предбаченої діяльности на другу половину липня виконана повністю.

НАЧАЛЬНИК ТРАНСПОРТОВОГО ВІДДІЛУ
І Н Ж Е Н Е Р

2/8-1921 Року.

98

З В І Т

ПО ТРАНСПОРТОВОМУ ВІДДІЛУ на 6-е Серпня 1921-го року.

Інформацій нових про стан залізниць України за минулий тиждень не одержано за винятком того, що меж Одесою - Київом завдяки відсутности палива курсує на тиждень один раз пара потягів, решта відмінена.

Залізничний міст через Бог біля Вознесенська відбудований і рух проводиться.

Вироблений програм лекцій по питанням транспорту для курсантів.

Виготовлений доклад для розгляду в комісії, з приводу засобів поліпшення транспорту на Україні.

Приступлено до виробки принціпових засад до використання служачих залізниць, які залишаються за штатом по скороченню штатів.

потрібно [illegible] військової [illegible] для досягнення [illegible]

5-го Серпня 1921 р.

м.Постою.

Начальник Транспортового
Відділу Інженер [signature]

З В І Т П О Т Р А Н С О Р Т О В О М У

З В І Т П О Т Р А Н С П О Р Т У.

5а/2м

По одержанним відомостям рух в районі Новоград Волинського провадиться не більше одної пари потягів в добу, якими виключно перевозяться паливо або вивозяться заарештовані. Ча пара потягів курсує ненормально кожний тиждень а призначається по потребі. Меж Київом і Волочиськом раз на тиждень курсує пара потягів кур'єр в складі 7 класових вагонів. Стан вагонів гарний. Меж Волочиськом і Жмеринкой призначен етапний потяг, який складається з товарових вагонів, алеж курсує ненормально. [illegible] проходять на добу 1-2 пари потягів які перевозять військове майно, паливо, ріжні лісові матеріяли. Меж Полтавой і Київом прямого сполучення нема і рух провадиться на Цвіткове Фастів. По донесенням з Полтави перешкоджають тому повстання. Доручено провірити. Станція Новоград-Волинськ має запаси палива 60 вагонів. В районі Жмеринкі Новограда пущенів рух всі лісові розробки, при чому раніше селянство коли було оголошено, що вони будуть звільнени від мобілізації охотно шли на роботи, алеж зараз селяни виконують по нарядам як робітників так і фірм. На Комаровецькі разробкі щодня виганяють по 60 [illegible]. Ремонтний робітник получає платні в місяць 2000 карбованців, 20 хв. зерна на себе і дружину, на дітей до 16 років по 10 хв. на чоловіка в невеликой кількости цукор, тютюн, і по 4-5 пачек сірників. Алеж це видається не своєчасно. Видана була цей раз мануфактура по 3 аршина на душу сім'ї.

Це було видано по лінії Жмеринка Волочиськ. В районі Новограда Волинського продукти були видані за новий рік лише один раз. Залізничних [illegible] своїм становищем. Головним чином робітники майстерень у деяких [illegible] [illegible] залізницю [illegible] роботу по селам де селяни [illegible] [illegible] роботу [illegible] по селам [illegible]. Краще себе почувають [illegible] залізничники [illegible] мають можливість їздити [illegible] [illegible]

[illegible]. В Комаровецькім відремонтована [illegible], яка виробляє головним чином шпали, дошкі. В районі Жмеринки провадиться зміна [illegible] шпал і зміна рейок. Проїздила комисія яка провадила іспит познань службовців. Проведена загальна ревізія відчетности, майна. Професійні союзи ні якого впливу абсолютно не мають і цілком підлягають комисарам. Комисари в технічні справи не втручаються.

З В І Т

По Транспортовому Відділу на 13-е серпня 1921 року.

Заготовлені доклади для розгляду в Комісії по низчезазначеним питанням:

1/Засоби поліпшення транспорту.

2/Засади для Комісій по скороченню штатів.

3/Проект поліпшення матеріяльного становища робітників великих майстерень на залізницях.

Начальник Транспортового
Відділу Інженер

101

5

ЗВІТ

ПО ТРАНСПОРТОВОМУ ВІДДІЛУ на 13-е Серпня 1921 року.

Інформації з України про стан транспорту не отримано, але ж маються загальні відомості про стан по всім залізницям, які знаходяться під пануванням большовиків.

По докладу Начальника Головного Управління Н.К.П.С. І.Н.Борисова по питанням постачання палива залізниць з"ясовується що по всім залізницям відчувається величезний брак з паливом.

В 1921 році необхідно замінити по залізницям до 20 міліонів шпал, Комісією дозволено заготовити до 19-ти міліонів шпал, але ж нема певної надії на те, щоб ця необхідна кількість була заготовлена. Надзвичайно зле становище з болтами завдяки браку яких замість 6 або 4-х зараз вкиваються тілько по 2.

Канцелярських приладдів бракує. Телеграфістам не видають де-який час ні паперу, ні оливців. В де-яких залізницях видано по вимогам тілько 22% оливців, 14% пер, 2 1/2% індігового паперу і 10% різного паперу. Депеші пишуться чернилом по старим депешам записаних з обох боків оливцем. Копії в телеграфі не залишають.

Становище з металами надзвичайно зле. Почувається величезна затримка в ремонті рухомого складу за відсутністью необхідних металів.

Фінансове становище залізниць критичне, тому що не вистарчає необхідних коштів для виплати платні. На один місяць для виплати залізничникам необхідно 20 міліардів в місяць. Але ж Скарбниця може видати не більше як 14 1/2 міліардів на місяць

На другу половину 1921 року предбачається заготовити палива для потреб залізниць України 60 тисяч пудів. Придбачено здобути 5 міліонів пудів торфу і 10 міліонів пудів бурого вугілля /здобич з теріторії України/ але яка кількість з цього припаде на залізницю з"ясувати не вдалося.

Для потреб залізниці України предбачається відпустити з Донбаса 35 міліонів пудів.

По завданню Головного Управління водних шляхів, згідно приказу Ч.3188 від 1-го березня 1921 року предбачалося водні шляхи України привести в належний вигляд, але ж по маючимся відомостям завдяки відсутности палива нічого до цього часу не зроблено.

Вживаються заходи до придбання за кордоном 1 1/2 міліона пудів закордоного вугілля з одержанням якого мається на меті приступити до очистки портів Чорного моря, в яких треба очистити до 700 тисяч кубів. Належні каравани маються в потрібній кількости, але ж нема палива, щоби пустити їх в рух.

По даним Інженера Борисова по всім портам провадилась енергійна робота по відремонтованю морського транспорту, а також і річного.

Він подає відомості про ремонт пароплавів, але не поділює їх на морські і річні. По програмі вимагалося відремонтовати 9.430 не парових, відремонтовано 1.115, парових 3.896, виконано 575.

Головними перешкодами для ремонту морського й річного транспорту є брак металів, так наприклад для судобудування необхідно 170 тисяч пудів металу для судоремонту 370 тисяч пудів, мається в розпорядженні тільки 101 тисяча пудів. Не вистарчає ліса, палива. Мається надія на одержання необхідної кількости ліса й палива, але з металами мабуть гірше що видно із слов п. докладчика.

Перешкодами для ремонту водного й морського транспорту є несвоечасне й не в потрібній кількости видаваемі харчі. Робітники одержали хліб в розмірі 25% і жири в кількости 7 - 8 %.

Морські пароплави, які прибувають до Одеси не всі мають можливість входити в порт і були випадки, що де-які не доходячи порту, сідали на мілль, де їх і розвантажували.

Начальник Транспортового
Відділу Інженер

ПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТА. В совещаніе под председательством Наркомпуть Т.Дзержинского разсмотрен доклад начальника главного управления НКПС И.Н.Борисова по вопросу о снабжении топливом транспорта. Виясняеться что положеніе с донецким топливо сейчас более чем благоприятное. Программа виполняеться почти на 100% своего задания. Последние время виработка угля доходила до 700 вагонов. Относительно нефти и положеніе тоже улучшилось. Возможно било би переводить паровози на нефтяное отопление в значительно большем количестве, но препятствует этому недостаток огнеупорного кирпичу. Неудовлетворительно стоит дело с дровяним отоплением. Вопрос с топливом для водного транспорту стоит совсем плохо. Топлива для флота почти нет совершенно.

Хуже обстоит вопрос значно со шпалами. Для потребности сети в 1921 году нужно минимум 20,000,000 шпал. тем не менее цифра ета сокращена до 19,000,000.
Лесние материали находяться в таком же положеній, как дрова и шпали. Для ж. служащих не хватает на постройки 3 мил. кв. саженей. Положеніе водников еще хуже: за отсутствіем помещенія им приходиться ютится в затоках и мастерских.
Печальное явлений отмечено и в отношение металов. На путях приходиться иногда вовольствоваться двумя болтами вместо 4 або 6, что совершенно недопустимо. Для водного транспорту, для судостроенія надо 170,000 пуд. мет. Для судоремонту надо 370,000 пуд., имееться в роспорядженив 101,000 пуд.
Канцелярских принадлежностей тоже нет. Телеграфисти не имеют ни карандаша ни бумаги.
В частности дано карандашей 22%, перьев 14%, индиговой бумаги 21/2%, разной бумаги 10%.
Что касаеться денежних знаков то для железних дорог их требуется около 20 миллиардов в месяц. а по разверстке дано лишь 14 1/2 миллиарда.
Работа по ремонту паровозов сразу пошла вверх. 2 январе 1 феврале недовипуск паровозов доходил до 18%, в мае понизился до 2%. З товарними вагонами благополучно, класних же вагонов в мае вместо 198 випущено 204.
В отношеніе ремонта водного транспорту отмечено что задания до некоторой степени виполнени. По программе робот требовалось отремонтировать 9,430 судов не паровых, исполнено 1,115, паровых – 3,896, исполнено – 575. По морскому транспорту из 550 паровых судов отремонтировано 77 и из них 617 не паровых.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИЕ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЕГРУЗОВ. Налито в среднем в день в цистерни нефтегрузов с 1-го по 10-е Іюня:

Пункт налива:	Налито	Норма
С.Кавказ	221	260
Царицин	21	81
Бузань	8	5
Камишин	12	10
Саратов Покровский	57	92
Р.Рязано Уральская	77	107 (107)
Самара Батраки	21	59
Нижний	57	80
Пермь	3	19
Пр. Северние ж.д.	2	36
Рибинск	13	22
Сидги	194	354
Красноводск	74	75

По Батракам, Самари и пристаням Северних Ж.д. и Перми недоналив при наличии цистерн и продукта происходил ввиду незабок к наливу. По Рибинску и Саратову первое время отчетного периода бил недостаток продукта, отразившийся на средних величинах налива.
Для обезпечения условия налива на Владикавказской Ж.Д. зависящего от перерабативающей способности Грозненскогон участка тяги дороги, нефтяная комисия постановила усилить Влад. ж.д. мощними паровозами Южного округа для переделки их на нефть средствами Кавказского Округа, с целью увеличить вивоз большими составами, не увеличивая числа рабочих парвозов участка.
ОРГАНИЗАЦІЯ ЮЖНОГО ОКРУГА. Вирешено организовати в Южной Округ дороги протяженіем 3,000 верст и 5,000 водяних.
К ОЗДОРОВЛЕНИЮ ПАРОВОЗОВ.

МЕРИ К ОЗДОРОВЛЕНІЮ ПАРОВОЗОВ. В целях пониженія количества неисправних
возов на дорогах, сезд Начальников Службы Тяги, признал необходимим избегать
применения таких мер, которие ведут за собой увеличения сверх известной норми
в еденицу времени количества паровозов требующих ремонта. К таким мерам отно-
ситься например, обслуживаніе паровозов сменними бригадами, вместо ординарних:
назначеніе на службу излишних, сверх потребности, паровозов или паровозов та-
ких серий которие в данному мести ремонтироваться не могут и т.д. Введеное в
1914 году обязательное обслуживание паровозов сменними бригадами должно бить
признано одной из причин процентного увеличения неисправних паровозов на Рус-
ской сети. Затем для сохранения паровозов сезд рекомендовал воздержаться от
перекомандировок росноряжениями из Центра отдельних паровозов или их групп,
если от местних дорожних органов не последовало требование о такой командиров-
ке.

Кроме того, для улучшения ремонта паровозов необходимо установить ответствен
ность за состояние паровозов, за их использование и ремонт на дорогах. Ответ-
ственность эту надо возложить всецело на местние дорожние органи, которие бу-
дут прибегать к содействию центра лиш в самих крайних случаях.

Центр должен лиш сообщать местам размери требуемой от каждой дороги работи.

ПО ЧОРНОМУ И АЗОВСКОМУ МОРЮ. НКПС из Одеси сообщает следующее о положение
морского транспорта: За последнее время по Черному И Азовскому морям все ча-
це и чаще стали сновать пароходи как руские так и заграничние, с товарами для
обмена. Уже возстановлено регулярное сообщение между Николаевом и Херсоном.
Открываються рейси между Севастополем и Одесою. В Одеский мортрандолжни пос-
тупить от военного ведомства пароходи ниже мере их поступления в морском тран-
спорте постепенно будуть устраняться все те недочети, которие остались в нас-
ледстве после произведеной за период Гражданской войни разрухи.

Ремонт пароходов идет настолько успешно, насколько те создав-
шиеся условия, условия же ети трудни: при правильного снабжения водников проду
ктами и всем вообще недостаточно, хлеба получено всего лишь около 25%, а жиру
7-8%. Несмотря на недостаток снабжения продуктами первой необходимости, енергия
робочих благодаря сознательному отношению к делу все же не падает на столько,
как ето можно било думать при существующей тяжолой обстановке.

В ремонте пароходов больша затруднения в недостатке материалов, ето впрочем
общее зло. Приходиться изворачиваться всякими способами. Особенно остро ощу-
щается недостаток топлива. Последние время, однако положений несколько улучша-
ется, стало заметно поступлений материалов хотя и не в полной мере. Есть на-
дежда на поступлений топлива и леса. Так 6 июня Главное Управление по топливу
сделало телеграфное роспоряжение о доставке на Іюнь і Іюль месяцы мортрану
по 200_000 пудов Донецкого угля ежемесячно и 3,000 тон заграничного. Загранич-
ним углем прибил в Одессу американский пароход но до самой Одессы не дошел, сел
на мель в близи Одеси. Вот с етого пароходу и дан мортрану уголь.

Лес особенно нужен. Поступление его ожидаеться. В числе первоочередных прог-
рамних задань необходимо по чорному и Азовскому морям приступить к дно-
углубительним роботам и ремонту деревяних и каменних заграждений и
береговых сооружений. Здесь водникам прийдеться приложить максимум енергии и
сил чтоби вивести транспорт из разрухи.

В союзних организациях обеих морей за последние время заметно усиление робот
как в поднятии производительности так и в культурно просветительном отношении.

В

ГОЛОВНОГО УПРАВЛІННЯ ВОДНИХ ШЛЯХІВ ПРИКАЗ Ч 3187 14 БЕРЕЗНЯ 1921 Р.

1/ Водним шляхам Республікі в навигацію 1921 року предбачається велика і дуже відповідальна робота по перекидці палива, продоволствія і инших вантажів.

2/ ТАК як в своєму натуральному становищу річки республікі при наступі низких горизонтів мають глибіну невистарчаючу не тильки для вантажного але і для бильшости порожних пароплавів, то на боротьбу з мілководдям при допомозі черпавних робіт, належить звертать особливо пильну увагу.

3/ Приймаючи на увагу відсутність за останніх 6 років належного ремонту днопоглибительного флоту, а також недостаток богатьох матеріалів, необхідних для роботи знарядів программе завдання по віддержанню глубини на ричках в 1921 році оголошується в зменшеному по ривнянню з нормальними умовами виді; тому Обласні Правління повинні вжити заходів, щоби глубини на ричках за вес час навігації 1921 року не падали нижче величин зазначенних в приложенном до настоящого приказу програми.

4/ Зазначене в приложенні графа 6 число знарядів на кожному окремому плесі може бути змінено безпосереднім росопорядженням Областних Управлінь, під їх персональною відповідальностю, при виконанню безприміних умов-віддержання зазначених кінечних глибин.

5/ В час виходу знарядів з ремонту повинно відповідати судо-ремонтної програмі оголошеної в приказі ГУПС. Ч 3101 від 8 лютого 1921 року пункт 8.

6/ З огляду того, що роботи в минулу навігацію 1920 року сильно гальмувались несвоєчасною подачею пароплавів, як для буксіровкі, так і для возкі палива і облуговування знарядів і дослідочних партій, -пропонуеться Областним Управлінням предоставити для обслуговивання днопоглубительних робіт парові і моторні суда в необхідної кількости і потрібного якости (о чім ГУПС уже було зроблено росопорядження від 7 лютого за Н-527 пк Ч 5001/152)

7/ Позаяк певна обстановка фарватера обезпечуваючими знаками і певно зазначені глибини перекатів на сигнальних щоглах являються умовами, без котрих не можуть бути повностью використовані наслідки днопоглубітельних робіт, пропонується областним управлінням вжити всіх заходів до підвищення якости осадження і певности вказуемих глибін і предоставити в росопорядження служби шляху необхідні по кількости і якости парові і моторні суда для догляду і виконання обсадження сігналами.

8/ Пропонується областним управлінням вжити всіх заходів до належного укомплектування фаховим штатом як днопоглубительних так і робот по обсадженню сигналами.

9/ Постачання днопоглубительних робіт і забезпечення матеріалами і продовольствієм повинно проводитись без затримок в межах маючихся в росопорядженню областей запасів.

10./ Завдання на навигацію 1921 року скорочено поривнянню з нормальними умовами и на стилько значно, що ГУВС не тилько потребує безперечного його виконання, але рахує досягти шляхом землечерпання і самої пильної обозначення глибини, яка превежує мінімальне завдання.

11/ За успішне виконання цієї програми робіт будуть видаватись нагороди, положення про котрі буде сповіщенно додатково.

Назва области, ричок, кордонів плесів	Протяг в верстах	Номинальні глубині підтр. землечерпалками: Нормальних умовах	Призначені на 1921 р.	Кількість знарядів призначених на 1921 р.	Кількість дослідочних партій
23. Р. Дніпро від міста Лоєва до М. Києва	220	6	5	3	3
24. Р. Дніпро віс м. Києва до м. Катеринослава	450	8	6	6	5
25. Р. Дніпро від м. Александріва до м. Херсона.	~~222~~ 280	5-6	4 1/2	5	3

26. Р.Припять від м.Мозиря до устя	175	5-6	5	6	2
27. Р.Дон від м.Калача до ст. Константиновської	337	5-6	5		
28/ Р.Дон від ст.Константиновської до ст.Богаєвської	87	7	6	10	3
29/ Р.Дон від ст.Богаєвської до м.Ростова	83 (63)	10	8-9		

....

ПОРАЙОННАЯ ПРОГРАМА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ТОПЛИВА.

1) Из заграничного угля назначить к распределению во втором полугодии 1921 г. всего 16 м.п. распределив их по районам следующим образом: Украинский – 6,100 т.п. Петроградский 7,400 т.п. Северный – [illegible] м.п. Центральный – [illegible] м/п.

2) Предложить ЦКТопу внести в СТО [illegible] о закупке заграничных 16 м.п. распределенных угля [illegible] 1922 г.

3) Из заграничных дров назначить к распределению во втором полугодии 1921 году всего 5000 кубов [illegible] дров полностью для Петроградского района

4) Установление ресурсов, назначенных к распределению топлива на второе полугодие 1921 года производить по районам: сначала Украинскому, затем Юго-Восточному, потом Сибирскому, после Уральскому и так далее.

5) В район Украины входить все потребности территории, входящих в состав Украинской республики, а также те предприятия ЦПТИ, которые находиться вне ее (кроме Царицынского [illegible]), весь Черноморский торговый и военный флот и полностью дороги: Киево-Воронежская, Екатерининская и [illegible] [illegible] и части [illegible] за пределами Украины)

6) Из дровяных ресурсов в пределах Украины назначается 60000 кубов ж. д. Украины и 25000 кубов УКРСАХАРУ, а все остальные ресурсы дровяные Украины включаются в ее областной фонд, распределяемый ею по собственному усмотрению, согласно указаниям даваемым ЦЕС Главтопу. При этом все местные дровяные ресурсы Украины оцениваются Главтопом в 180,000 куб. полностью входят в областной фонд Украины

7) Из торфяных ресурсов Украины назначается Укрсахару 450,000 пудов, а вся остальная добыча торфа на Украине (оцениваемая Украинцами до 5 м.п.) включается в ее областной фонд, распределяемый ею по собственному усмотрению по указанию даваемым ЦЕС Главтопу.

8) Вся добыча бурых углей на Украине, оцениваемая украинцами до 10 м.п. включается в украинский областной фонд, расходуемый согласно указанному параграфу 7.

9) Нефтетопливо с Кавказу назначается для Украины всего 4,800 тыс. пуд. из которых 700 т.п. водоснабжению, 70 т.п. Главморпути, 32 т.п. НКПС для водного транспорта и 2,000 т.п. для ЦПТИ, а все остальное включается в областной фонд Украины, расходуемый согласно указанному в параграфе 7.

10) Вся валовая добыча угля в Донбассе принимается в 194,3 м.п. и сверх этого для отчисления в качестве [illegible] от текущего производства 72 м.п. Все, что будет произведено сверх указанных количеств, составляет неприкосновенный запас Главтопа, расходуемый только по особым постановлениям ЦКТопа (за исключением необходимого добавочного самопотребления копей для добычи свыше 201,5 м.п. причем это само потребление не должно превышать 40 % того добавочного количества, какое будет добыто сверх 201,5 м.п. Из добычи в пределах первых 201,5 м.п. для само потребления копей назначается 21 м.п. и на [illegible] 7,[illegible] м.п. и остальные 113,3 м.п. поступают в общее распределение.

11) Из 113,3 м.п. чистой добычи Донугля поступающей к общему распределению назначается для Юго-Восточного района 11,030 т.п., для центра – 9,710 т.п. для Украины – 92,560 т.п.

12) Из старых запасов штыба назначается к распределению во втором полугодии 1921 г. всего 13,100 т.п. из них 5,400 т.п. для Юго-Востока и 7,700 т.п. для Украины. Все остальные запасы старого штыба составляют неприкосновенный резерв Главтопа, не подлежащий расходованию во втором полугодии 1921 г.

Наркомтопом [illegible] выяснение в срок до первого октября общего количества

[illegible]личества запасов старого штиба, на какие можно реально расчитывать для расхода в первую половину 1922 года.

15. Все угольные ресурсы для расходования в Украинском районе, определенные в 96,560 т.п. донугля, 7,700 т.п. штиба и 6,100 т.п. заг.угля (сверх 7,200 т.п. предпремии донугля) распределяються следующим образом.

а/ для 5 желдорог Украины 35 милл. пудов донугля (Киево-Воронежская, Южная, Донецкая, Екатерининская, Юго-Западная) так что вместе с дровами эти желдороги получат всего 380 т.т. в дровах эквивалентах.

б/ для Черноморского торгового флоту 2,500 т.п. загр.угля.

Нужди украинского речного торгового транспорту і украинской армии удовлетворяеться Украиной за счет ее областного фонда.

17/ В район Юговостока входить все потребности губерний и областей Донской (за исключением заводов ЦИТИ) Кубанской, Черноморской, Терской, Ставропольской и Дагестанской, а также всех автономных республик Северного Кавказа и полность жел.дорог Юго-Восточная и Владикавказская.

18/ Погрузка нефтетоплива в Грозном на второе полугодие 1921 года определяеться в 25 милл.п. из которых 4,800 т.п. назначаеться для вывоза на Украину, 9,900 т.п. — Владикавказской дороге, 3,100 т.п. — Юго-Восточной, 1,200 т.п. условно назначаеться для вывозу в Центр и 6 милл.пудов в областной фонд Юго-Востока. Сверх того для расхода, на Грозненских нефтяных промыслах, без ж.д. погрузки, назначаеться непосредственно из добычи, количество указанное в утвержденной бюро ЦИТОПА 17 Июня производственной програме.

Все нефтетопливо, получаемое в результате эксплоатации Кубанского и прочих нефтяных районов Северного Кавказа, кроме Грозного, полностью назначаеться в областной фонд Юго-Востока.

19/ Все древесные ресурсы Юго-Востока назначаються в его областной фонд, кроме 16 м. кубов дров для Юго-Восточной ж.д. которые предоставляються ей Главлесом преимущественно из заготовленных и вывезенных [illegible] в пределах Юго-Востока.

20/ Из Донбаса для Юго-Востока назначаеться 11,650 т.п. Донугля из добычи и 5,400,000 п. з запасов штиба которые распределяються следующим образом:

а/ Юго-Восточной дороге 8 м.п. Донугля

в/ ЮКПС для водно-речного транспорту 870,000 п. Донугля

ж/ в областной фонд Юго-Востока 1,200,000 п. донугля из добычи (з удовлетворением из этого количества так же Алагирского заводу, мерстомоек и Ростовской бумажной фабрики и 5,400,000 п. штиба из запасу.

6

З В І Т

ПО ТРАНСПОРТОВОМУ ВІДДІЛУ ЗА ПЕРШУ ПОЛОВИНУ СЕРПНЯ 1921 РОКУ.

На пртязі пешоі полвини серпня місяця транспортовим відділом було обслідованр становище з предполагемими роботами по водним шляхам України і приблизне виконання іх до цього часу.

По докладам НКПС виявлени предбачени роботи по заготовці палива як лісового так і камянного вугилля в межах України для потреб залізниць українськіх, предбачаеми норми ремонту водного табору і данні про фактичне виконання ціх робит.

Виявлена птребность в пудах металлу для ремонту водного і морского табору і запаси які маються в роспорядженню большовицькоі влади.

Доручено Міністерству Пошт і Телеграфу розробити схеми інстнуючих сполучень по державним дротам, виробити план-схему вовстановлення звязків після повстання, розробити план організаціі на перших порах полевоі пошти.

Представлен доклад Польькоі Владі про необхидность утворити тут кадри для ремонтних валок.

~~План на другу половину серпня місяця :~~

Внесені для розгляду проекти поліпшення транспорту, вироблені засади для комісіі кі будуть працювати по скороченню штатів, проект поліпшення матеріяльного становища робітників головних залізничих майстерень, вироблена програма лекціи по транспортовим питанням для курсантів.

План роботи на другу половину серпня.

1/ Скласти плян руху по залізницям України на перші півроку в межах правого берега.

2/ Підрахувати необхідну кількість рухомого складу.

3/ Підрахувати необхідну кількість палива та шмари.

4/ Ввійти в переговори з польською владою про забезпечення залізниць на перші часи паливом шмарою, та гасом.

5/ Ввійти в переговори з польською владою про видачу паротягів маючихся в Львові.

6/ Доручити Міністерству Пошт у Телеграфу розробити тимчасові умови з польськ владою про обмін кореспонденціі.

7/ Доручити Міністерству Шляхів виробити тимчасові умови про передачу ван-

тажів по прикордоним станціям.-

Начальник Транспортового Відділу
Інженер

14-го серпня 1921 року
Ч....

З В І Т 7
ПО ТРАНСПОРТОВОМУ ВІДДІЛУ НА 20 СЕРПНЯ.

Доручено Міністерству Пошт і Телеграфу розробити план організації пошти на перши часи після повстання, скласти тімчасови Умови з Польшою з приводу обміну кореспонденціею.

Внесени доклади з приводу необхідности вийти в переговори з Полськім і Руминським Урядом з приводу повернення рухомого складу.

Внесен доклад про необхидность забезпечіти залізниці України паливом-угеллям і шмарою які необхидно закупити за кордоном.

Внесен план руйнації залізниць в тилу ворога для облегчеєня повстанчих акцій на Україні.

Одержані інформаціі з України з Проскуровського району, які при цьому додаються.

Начальник Транспортового Відділу
І Н Ж Е Н Е Р

19/Серпня 1921 року.

107

8

І Н Ф О Р М А Ц І Я.

Про стан залізниці Проскурівського району.

На дільницях Шепетівка-Кам"янець-Гусятин-Сербинівці-Воличиськ, знаходяться 12 паротягів, з цих 12 паротягів 4 знаходиться в розпорядженні 8-го й 22 Фолдівів. Решта паровозів в розпорядженні Депо. Вагонів в Проскурівському районі вантажових знаходиться біля 300 і клясових 8. Всі клясові в розпорядженні Фолдіва і Начальників Служб, вантажові вільних для руху - 150, решта заняті Фолдівом. В ремонті паротягів есть 2 тільки в Гречанах. Що до ремонту паротягів в Гречанських майстернях, то він виявляється в середньому наприклад: зі среднього ремонту на місяць випускаеться паротягів 1,33. Перешкоди в ремонті е те, що не вистарчае матеріялу. Токарних станків в майстернях Гречанських - 5, один великий, Три середніх і один малий. Взагалі майстерні станками забезпечені. В рух майстерні приводяться паровим трактатом й дизельом. Матеріялів в майстернях ніяких не мае, крім ще старого запасу заліза, котрого вистарчить на один місяць. Праця робітників примусова й робітники ставляться до неї не дбало. На роботу робітники виходять, але під різними предлогами тікають з роботи, за утечу й прогули робітників, їх арештовують і сажають в пограничну дорожню транспортову чека. На час від 3- до 5-ти доб. Паливо маеться. Зараз заготовлено на станції Нігин 20 кубів, Балин - 30, Нестеровці - 50, Ярмолинці - 40, Закупне - 70, Війтівці - 18, Красилів - 10, Деражня - 6, тисяч кубів.

Заготовка палива провадиться мобілізованими, котрих не беруть в армію і лічаться в о н и при залізниці. Крім них працюють також селяне за плату, плата за заготовку 1-го куба дров 5 тисяч рублів совітських, 5 фунтів соли і 1/4 фунта тютюну, 2 коробки сирників, 2 аркуші паперу до тютюну і 1/2 аршину ситцю, за вивозку платять від далекости вивозу, найблизче 5 тисяч совітських і всі ті додатки, що і за заготовку і до цього ще 1/4 фунта дьогтю. Назавтаження одного вагона від 3-х до 5-ти тисяч рублів совітських, 3 фунта соли і всі додатки без матерії

і дегтю. Рух паливом забезпечуеться завжди на одну неділю вперед. Рух провадиться виключно дровами. Єсть уголь в Гречанах 600 пудів але той вугіль виключно для майстерень. Шмари і гас маеться тільки в Гречанах, з відкіль розвозиться по другим станціям. Запас шмарив 600 пудів і гасу 400 пудів. Потягові сігнали і паротяг не освітлюеться. Освітлюються лише ручні лихтарі кондукторської бригади. Для будинків службовцям гасу не дается. Лише освітлюеться станційний будинок і то по одній лямпі у чергового по станції і телеграфів та лихтарів вартових вилочників, складачів і чеплярів. Заготовка шпал і телеграфних столпів провадиться на станціях Закупно, Войтивці і Красилів, але дуже мала кількість. Шпал заготовлено всього до 3-х тисяч штук і стовпів до 150 штук. Рух потягів на дільниці Гречани-Кам"янець особово-вантажових і вантажово-дровяних дві пари на тиждень. Гречани-Шепетівка 1½ - півтори пари на тиждень, Воличиска-Жмеринка - 3 пари на тиждень, Ярмолинці - Гусятин робочій що-денно 8-го Молдіва. Одеса-Київ - 3 пари. І час ця кількість була зменьшена зараз знову ходить по першому. Склад потягів не меньше від 20 до 35 вагонів. Знаходження потягів в дорові майже нормальний. Худоба і збіжжа вивозяться зі станції Вігина, Балина, Антонін, Пузирьки на котрих маються складочні пункти. Були змінені шпали на дільниці Скібнево, Староконстантиніво. Телеграфних апаратів маеться в Проскурові 8, Гречанах - 4, Шепетівці - Подільській - 4, В Проскурівській Відділі Руху - 2, один з них прямий з Київа. на промежуточних станціях по одному апарату, телефонів скрізь по одному, в Гречанах - комутатор. матеріялами телеграф забезпечений, державні дроти теж працюють, але приватніх телеграм не приймають. Штат такий як і був. Платня на залізницях максімальна - 8 тисяч рублів совітських і мінімальна - 2 тисячі рублів совітських. Крім платні належить і пайок, але дають дуже мало і не нормально, снують служачі всі спекуляцією. Взаємовідношення між комісарами й адміністрацією ворожі. Комісар при адміністрації відограе ролю шпіга. Професійний Союз - це орган контрольний над адміністрацією й робітниками і працює в контакті

з комісаром. На дільниці Вапнярка-Христинівка, Умань по станціям підвезено велику кількість дров, але вивезти їх більшовики не можуть, завдяки повстанцям, котрі в цьому роблять великі перешкоди.

Відремонтовується друга колія від Проскурова до Чорного Острова і зі станції Гречан проведена лінія в Волочиську так що тепер можна безпосередньо відправляти потяги на Волочиськ з Гречан не направляючи в Проскурів. В Волочиську відбудовується депо вже привезено де-які станки і інструменти.

З В І Т 9

ПО ТРАНСПОРТОВОМУ ВІДДІЛУ НА 27 СЕРПНЯ 1921 РОКУ.

Інформацій з залізниць України не одержано.

Внесені доклади по питанням:

1/ Командировки до Штабу спеціаліста по Міністерству Шляхів з вказівкою кандідата.

2/ Про забезпечення на перші часи вугіллям, шмарою та гасом з Польщ

3/ Про видачу в наше розпорядже на Польською Владою необхідного приладдя на дві ремонті валки.

4/ Про можливість заготовки на місцях палива при допомозі натуральної повинности на селян замісць мобілізації до війська.

5/Про необхідність закликання із за кордону спеціялістів-референтів до Міністерств.

6/Про необхідність виробити закон, який би обезпечив служачих які не попадуть в штати на залізницях.

7/ Про необхідність затвердити уніформу для цівільних Установ.

Начальник Транспортового
Відділу Інженер

З В І Т Ч.10

По Транспортовому Відділу за Серпень м/ць.

На протязі серпня місяця було обслідовано становище з рухом в межах Правобережжя а також питання з ремонтом водного транспорту в межах України.

З"ясована була потребність в паливі на залізницях України а також й пляни, які мають більшовики для забезпечення залізниць на другу половину паливом лісним а також каменим вугілям Донецькюго Басайна.

Розроблені схеми головним сполучень по державним дротам всієї України, деталі по Подільській й Київській Округзі.

Підняте питання про поліпшення транспорту ріжними способами, вироблені засади для скорочення штатів на залізницях, проект поліпшення матеріяльного становища робітників головним залізничних майстерень, програми й лекції по транспортовим питанням, про необхідність забезпечення залізниць паливом й шмарою на перші часи, проект заготовки палива на місцях при допомозі натуральної повиности, проект необхідности закликання з за кордону спеціялістів референтів до ріжних Міністерств, внесені доклади про необхідність ввійти в переговори з Польською Владою про підготовку в районі Львова вдох ремонтних валок з повним оборудованням й татом про підготовку для передачі нам рухомого складу, який мається в межах Львова і й Руминії.

Програма діяльности на першу половину вересня м-ця.

1. Закінчити виробляемі тимчасові умови про передачу вантажів по прикордонним станціям.

2. Закінчити правила тимчасового прийому вантажів на залізницях України.

3. Виробити певну схему прийому служачих на залізниці України для підбора служачих певних в національному відношенню в кращих працьовників.

4. Виробити схему керування рухом на перших часах до менту приїзда сталої Дирекції.

5. Розробити проект закону про натуральну повиність на лісових розробках.

6. Закінчити схеми - деталі рештів почтових округів України.-

Начальник Транспортового
Відділу Інженер

Додаток: Рахую необхідним зазначити, що праця Транспортового Відділу провадиться в надзвичайно важких умовах, завдяки тому, що вжиті всі заходи для одержання ріжних інформацій з України не дають бажаних наслідків головним чином тому, що терірозівані залізничники бояться давати необхідні відомости Транспортовому Відділу і дійсну картину приходиться уявляти собі лиш на підставі словесних переказів.

Начальник Транспортового Відділу
Інженер

ЗВІТ Ч. 11

Про діяльність Транспортового Відділу.

Транспортовий Відділ заснувався при Партизано-Повстанчеському Штабі з 1-го липня 1921 року.

З менту заснування цього Відділу праця була розпреділена по 3-м напрямкам:

1/ Закладення Українських Повстанчих організацій на теренах України серед залізничників,

2/ Збірання відомостів, що до стану транспорту на залізницях України,

3/ На організаційну роботу при самому Транспортовому Відділі по ріжним питанням, які встануть перед нами при занятті Вкраїни.

По окремим цим пунктам була проведена низчезазначена робота:

1/ по пункту першому були від Професійного Союза залізничників Транспортовим Відділом одержані зв"язки, які були по де-яким залізничним районам Правобережжя. Користуючись цими зв"язками в місцях заснования зв"язків були організовані Українські організації, які мусили би спріяти Повстанню на Україні проти більшовиків. При допомозі цих закладених организацій вдалося закласти організації майже по всім важливим в стратегичному відношенню, вузлам і зв"язати їх з віськовими організаціями для безпосереднього одержання ріжного рода Наказів.

Були вжиті заходи, що до зменьшення заготовки палива по лісовим розробкам, щоби викликати зменьшення або цілковите припинення руху по залізницям, для унеможливлення провадження військових перекидок а головним чином вивозити збіжжя на Москівщину.

Це завдання вдалося виконати так що рух по де-яким дільницям, як наприклад, Козяти-Умань зовсім припинений не дивлячись на те, що самий багатий лісовий район, по всьому Правобережжю провадиться рух тільки одна пара потягів на добу.

По пункту 2-му збірались відомості про стан на залізницях по водним шляхам і не дивлячись на страшні перешкоди і повну

....

неможливість перенести через кордон необхідні відомости за котрими надсилалися люди все таки вдалося з"ясувати більш-меньш повну картину господарства на залізницях, водних шляхах а головним чином з"ясувати засоби, якими більшовицька влада рахує можливим возстановити зруйнований транспорт. Окрім того з"ясовані пляни по забезпеченню залізниць на другу половину 1921 року паливом як дерев"яним так і вугілям.

По пункту 3-му при Транспортовому Відділі розроблялись й розробляються проекти по відбудові транспорту Головним чином по залізницям України, про забезпечення залізниць. паливом, шмарою й галом з Польщі, способи розробки лісів на Україні з найменьшими шкодами для лісового господарства і витратами з Державної Скарбниці, оздоровдення залізниць України шляхом зменьшення величезних штатів цілком не потрібних і підбором служачих й робітників вихованих в національному дусі. Звертається увага на возстановлення транспорту в першу чергу через Одесу-Жмеринку-Волочиськ, Одесу-Жмеринку-Козятин-Шепетівку-Рівно для безпосереднього зв"язку меж Чорним Морем і Центром Польщі.

Взагалі по цьому пункту розробляється велика кількість дрібних проектів, які мають тислий зв"язок з найскоршим встановленням на залізницях України на протязі перших 3-х місяців при наймні 3-х пар товарових потягів пересічно по всім залізницям України, що буде вже до де-якої міри ідеалом, при тій руйнації, яка внесена більшовиками в господарство залізничне.-

Начальник Транспортового
Відділу Інженер

З В І Т № 12

ПО ТРАНСПОРТОВОВОМУ ВІДДІЛУ НА 3 ВЕРЕСНЯ.

Одержані відомости з України від особи яка спеціяльно цікавилась становищем транспорту в межах залізниць України при чому він зясовує таку картину:

На підставі роспоряджень з Москви на теренах України залишина така кількисть рухомого складу, яка потрібна тільки для перевозки палива для потреб залізниці. Решта рухомого складу як вагони, так паротяги вивезени за межи України. На підставі його слів на залізницях маеться кількость рухомого складу яка дае можливисть пускати на добу не більше одної пари потягів. Залишений рухомий склад є самий найгирший так що потребуе капитального ремонту. Мати надію на захоплення великої кількости рухомого складу, рижного залишничого майна при повстанню абсолютнр немає ніякої. Взагалі малює надзвичайно злі і сумні картини на майбутне руху по залізницям, повну неможливость провадити якінебудь перевозки по залізницям, тому що рухомого складу ледві вистарче для подачи вагонів під паливо.

З майстерень, складів рижні матеріяли по троху вивозяться в напрямку Конотопа, де здається улаштована база.

Надзвичайно обережно треба буде бути з питанням скорочення штатів по залізницям, тому що залізничики зараз приймають велику ролю в организаціях, богато є випадків розстрілів, служачи голодні і викидка їх з робот покличе за собою голод і заворушення.

Зясовує необхідность для звільнених организовати громадські роботи.-

Ці відомости підтвердились від наших двух агентів з двух рижних місць, особливо що торкається рухомого складу.

Так наприклад в районі Київського вузла маеться 40 паротягів як потягових так і маневрових. Вагонів по станціям промежутковим, навіть по деповським не маеться.

Останніми часами почав прибувати рухомий склад з московщини спеціяльно для вивозу збіжжя. Так напиклад виявдені вагони в Казятині-200, Фастові-600.

На проміжі останніх двух тиднів виявлень великій рух військових потягив з московщини через Черкаси на Правобережжя, де шалони потягами розвозяться по Руминському кордону.

Вагони негайно по звільненню направляються через Козятин, Київ, Бахмач, Гомель і далі в московщину. Кількость шалонів порожняку на добу прямуючого через Козятин 8 складів на добу. Шалони слідують при своїх паротягах і набирають по розпорядковим станцім паливо і шмару.

Рухомий склад взагалі по відомостям наших агенів на Україні особливо на Правобережжю не затримуеться по відомим причинам. Взагалі також бракує вагоні і паротягив і на Лівобережжю.

Одержані відомости від одного нашошо агента про те, що на залізницях штати будуть скорочуватись на 25%. Відомости ці певні. Як зараз стоить фактично питання з скорочення не відомо алеж маеться надія одержати ці відомости ціма днями. Во всякому разі большовиками звернута пильна увага на велику кількость по залізницям служачих цілком не потрибних при сучастних умовах. Питання про скорочення штатів піднято рищуче і по інституціям іньшим.

Піднято було місяць тому назад питання про самоокупленри рижних предпріємств. Затверджено в Москіві відносно і зализниць.

Коштовность билета від Проскурова до Київа 84,000 карб. від Одеси до Київа 300,000 карб.

На підставі відомостей які мае до цього часу Транспортовий відділ, відкидаючи ті які не заслуговують віри, картина з востановленням транспорту на Україні малюеться надавичайно кепська, головним чином з за того що весь рухомий склад вивезен. Те що залишиться не буде зовсім відповідати нашим потребам. Рахую необхідним роспочати переговори про забезпечення залізниць України нормальним рухомим складом, в противному разі відродження економичного життя нашої Держави-не м о ж л и в о. Рахувати на одержання потрібної кількости рухомого складі від Росії, в найблищі часи неможливо.

НАЧАЛЬНИК ТРАНСПОРТОВОГО ВІДДІЛА
ІНЖЕНЕР

До М. Завідуючому Пропа-гандивним Відділом

Маю відомости, що на шляху Москва - Кремен-чуг. окупанти вислали фільмістів спільно з цивільними часописо-ми направляючими-ся на. південь України, Тамошні сюди ж повер-таються на Москву через Київ Бахмач - Гомель.

Через Каховку з боку Одеси щодня на цьому терені проходить до вось-ми вагон ~~[illegible]~~, пе-реважно порожняку.

В Святошині стоїть вагонка з авіаційними

[illegible]
реевакуацію.

[signature]

Заступники рад
Корпоратського
відділу гл. ради
Др. Берко.
Др. Фаберевського
М. Ватик
Др. Бурвула Пісаревич

44

З В І Т Ч.13

По Транспортовому Відділу

на 10-е вересня 1921 року.

Інформації про рух військових потягів подані в звіті ч.12 підтверджуються.

Одержані відомості, що з 1?-го серпня розпочався рух військових потягів через Жмеринку-Гречани з розвантажкою на станції Дунаєвці, протягом з 15-го серпня по 1-е вересня розвантажено 24 ешелони кінноти, які заняли район Гусятин-Дунаєвці-Кам"янець. Кіннота належить до Дівізії Буденого.

З 4-го вересня на ст. Дунаєвці почали прибувати ешелони з гарматними частинами, яких до настоящого моменту прибуло 4 ешелони.

По тім же відомостям тільки що розпочата (перевозка) цих військ і предбачається прибуття ще військових ешелонів.

В районі Гречан-Кам"янця виявлені остаточно броневики ч.47 "большовик" лейтенант Шміт і ще три бронепотяги, але номера і числа їх ще не з"ясовані.

Біля ст. Гречани 29-го серпня був спущений з рейок потяг, який повертався з Кам"янця Раковський, при чім було розбито 3 вагони.

2-го вересн. бронепотягом "гром" прибувшим на ст. Волочиськ Всеукраїнсько Р.К.І. була заарештована голову особового отдела Моісеєва і 16 співробітників, які були вивезені на цьому ж бронепоїзді до Проскурова.

Останніми часами у комуністів зв"язку з непевним становищем, для того, щоби не робити шуму, виїздом видатних комуністичних діячів, запримічено сімуляцію арештів, при якому заарештовують комуніста і всю його родину, вивозять поближче до Росії, а їх місця заміняються менш активними комуністами.

На станції Чорний Острів-Войтовці і далі до Жмеринки виявилося, що залізничні склади заповнені збіжжам, але ж його ще не вивозять за браком составів. Ті ж состави, котрі повертаються з під розвантажки військ завдяки пильности військових перевозок, заборонено навантажувати збіжжам, щоби не викликати затримки рухомого складу.

Всі перевозки від Жмеринки до Дунаєвиц провадяться Жмеринськими паротягами. В депо Гречани залишені один маневровий і один обслуговуючий потяг по підвозці робочих депо, так званий трамвай.

Останні часи запримічено перевод залізничних служачих особливо адміністрації і начальників станції із одного відділу в другий. Не удалося розшукати поки-що старих адміністраторів на своїх місцях.

Осіб із залізничників, прихильних до українського руху останні часи почали заарештовувати в великій кількости, так напр. в Гречанах заарештований запасний агент Мужило, його брат телеграфіст, з депо Яків Воловик, Путі Козак і ще, але призвіща їх не з"ясовані. В Проскурові машиніст Завірийко, Степанков, Леонович і инші. Всі обвинувачують за зносини з Урядом У.Н.Р. і перевідправку старшин Української армії до повстанців. Всіх заарештованих вивозять до Винниці. По останнім відомостям Мужило приговорений до розстрілу.

В Волочиську особий відділ прохає спекулянтів доставити їм до 2-х тисяч револьверів-мавзурів, якими предбачається знабдити кінноту. За цю доставку по відомостям взялися місцеві жиди. Розпочато проведення в життя зменьшення штатів на залізницях, так наприклад на ст. Гречани штат депо зменьшений на 20% а служба Руху. В зв"язку з скороченням велику кількість Українців перевозять в глуб Росії.

Начальник Транспортового
Відділу інженер

З В І Т ч.14.

По Транспортовому Відділу

на 17-е вересня 1921 р.

По одержаним інформаціям стан на залізницях України і Росії за травень і червень місяці ц/р.був такий:

ЗАГАЛЬНА РОБОТА ЗАЛІЗНИЦЬ:значне зменьшення поступаючого палива на залізницях в травні й червні скоротило загальну роботу залізниць на протязі цих місяців.На тих же залізницях,де паливо поступало порівнюючи в вистарчаючій кількости,робота була їх меньше наміченої по пляну,завдяки систематичного не пред"явлення вантажів і відсутности потрібної кількости порузчиків; останні в великій кількости залишали залізниці з причин наступлення польових робіт і головним чином злого продовольчого стану.Всі ці причини привели до того,що на залізницях виявився значний ізбиток не тільки вагонів,але й паротягів.

По розпорядженню Експльоатаційного Управління Н.К.П.С.вагони були поставлені в резерв з одночасним розпоряженням відремонтувати їх для можливого переведення безпосереднього товарового руху з закордонними залізницями. Завдяки великій попсутости вагонів на прикордонних станціях велика кількість вагонів відправляємих з Росії за вантажами в Прибалтійські держави не приймалась на прикордоних станціях.Паротяги,завдяки не використовання їх за не вистарчанням палива стоять по залізницях в холодному резерві.Вагоний парк взагалі знаходиться в злому стані і більшість їх не здібна до перевозки цінних вантажів і особливо продовольчих.

Роботу вагоного парка можна простежити із нижчезазначених відомостей:

Місяці.	наряд на наван.	факт.навант.	роб.парк.	задан.звор.	викон.зворот
[Тр]авень	14.622	8791	177.320	7,6	10,4
[Че]рвень	14.695	8693	170.710	7,8	9,8

З наведеної таблиці яскраво видно,що наряди на навантажку не виконувалися,а також і ізворот вагонів.

У в а г а.Зворотом зазивається кількість доб,яку потрібує вагон,для того,щоби після навантажки зробити пробіг до місця розвантажки і знову поступити під нову навантажку,цей коефіціент визначається в добах.

РОБОТА ПАРОТЯГІВ: - на протязі цих же місяців де-яка кількість паротягів,завдяки відсутности палива й робітників по навантажці,була відставлена в холодний резерв.Стан паротягів і розподіл їх по призначенню зазначаємо в таблиці:

Місяці:	Загальний парк пар.	хорих паротяг.	занятих під вантаж.перев.	на маневрах.	здорових в холодн.резерві.
Травень	19045	11078	2865	1387	1685
Червень	19095	10791	2790	1354	1629

В залежности від скорочення руху взагалі і пробіг паротягів в верствах в червні значно зменьшився порівнюючи з травнем,так наприклад в травні було призначено працездатного пробігу 228473 паровозо-верстви і в червні 246731 паровозо-верства,в той же час фактично виконано було в травні 202618 верст і в червні 190516 верств. Не працездатний пробіг в травні місяці був 157564 і червні 108675 паровозо-верств.Взагалі в червні робота як паротягів так і вагонів значно зменьшилась і погіршала порівнюючи з травнем місяцем. Особливо погіршало

становище з зворотом това рових вагонів. "о таблиці на перший погляд здається, що зворот зменьшився з 10,4 доб до 9,3 але ж в руху фактично було значно меньше вагонів, ніж в попередній місяць і ці цифри не можна порівнювати.

НАВАНТАЖКА ПАЛИВА І ПРОДОВОЛЬЧИХ ВАНТАЖІВ. Робота залізниц як відомо цілком залежить від готівки палива і вантажів, які зараз "являються до перевозок. В розпорядженню залізниць маєся вільний резерв паротягів і вагонів за відсутністю як рослин так і кам"яного вугільного палива. Головними перешкодами для забезпечення залізниць потрібною кількістю палива, була відсутність робітників не тільки по лісовим розробкам, але головним чином в Донецькому басейні завдяки зменьшенню за ці місяці видачі пайків, які в останні місяці зменьшелись до мініму Так наприклад в березні місяці Донбас одержав для робітник 819.000 пудів хліба а в червні місяці з великими перешкодам тільки 479.000 пудів. Виробка одним робітником вугілля в бере місяці рівняється 1958 пудам, в червні місяці понизилася д 1299 пудів і продовжується катастрофично падати. Голодні роб ники від голоду падають з ниг на роботах. По донесенню із Кр дачевського района офіційно зареєстрованим кочегари падают безпритомними. По відомостям Головного паливного управління становище в донецькому водозбірі по окремих районах уявляєт ся в такому вигляді: в Алмазному районі брак навантаження і здобич нижча за власні потреби рудників, тому треба перекидат паливо з дрібних шахт для ратунку більших. В Семейкінськім р ні здобич припинено; самі шахти паливом забезпечені на тижде Навантаження не перевищує 4-х вагонів на добу. В Єнакіївськім районі в липні навантажено не більше 300 тисяч пудів і тут для ратунку шахт вугіль перекидається з копальні на копальню. В Гриненському районі буде виконано за липень місяць 2/3 нар да, але ж здобич щодня підупадає. В "аївському районі навантаження припинено по всім станціям ще в червні місяці. В Бахмутськ й Должанськім районах здобичі зовсім нема. По всій сіті за тр вень й червень навантажка дров й вугілля була така:

місяці	Подано вагонів під навантажку: дров	вугілля	Навантажено вагонів: дров	вугілля
Травень...	69119	27719	59199	23963
Червень	79514	23864	69639	19881

По наряду півдпала в червні місяці предбачалося відправити в адрес залізниць 5,6 міліонів пудів каменого вугілля і 1, міліонів пудів антрациту, себ-то загалом 7,5 міліонів. Фактич но ж відправлено тільки 2,6 міліонів пудів каменого вугілля 1,9 міліонів антрациту на 42% меньше наряду.

Налив рідкого палива на залізницях уявляв в травні 15238 цистерн, в червні 14883 цистерни в той час, як наряди були виг ні на відповідні місяці 18578 і 20740 цистерн, недолив пр дає головним чином на станції Царирин і Левшино і пояснюєть відсутністю необхідної кількости робітників в той, час, як н приплавах Північної залізниці /Северна жел.дорога/завдяки м вимогам на цистерни.

ПРОДОВОЛЬЧІ ВАНТАЖІ. Навантажка продовольчих вантажів п всім коліям залізниць в травні місяці виявлялася 228 вагона в червні 324 вагонами в добу.

Зле проходила навантажка соли, головним чином за відсутні необхідної кількости робітників.

Дуже зменьшилася навантажка в Туркистанському районі бав ни:

	в травні	в червні
Навантажено загалом............	704 вагони	479 вагони
Прибуло в Красноводськ.........	602 "	336 "
" в Самару.............	441 "	15 "

Значне зменьшення навантажки пояснюється і в цьому випад відсутністю робітників, які залишають залізницю, завдяки еп демії, і голоду.

ПАСАЖИРСЬКИЙ РУХ. Останні часи головним чином в Рес

печали звертать увагу на особовий рух. Стежать, щоб особові потяги прибували своєчасно, в потяги ставять особові вагони виключно відремонтовані і приведені в належний вигляд. Вводять в життя номеровані місця і значно зменшено право користування окремими службовими вагонами. По останньому тарифу, який проведений в життя після проголошення принціпа самоокуплення всіх підприємств ставка за проїзд пасажиро-верстви рівняється 300 карбованцям, а 1 пуда багажу на протязі верстви 45 карбованцям. Єдине, де помітне поліпшення транспорту на залізницях в Росії, це в особових потягах.

Що ж торкається плянів на перевозки вантажових потягів, і головним чином продовольствія з України, то в більшовиків по відомостям, які мається у нас, відчувається непевність за виконання цих перевозок, головним чином із за відсутности палива, а також завдяки й тому, що наряди які видаються залізницям на ремонт рухомого склада не виконуються приблизно на 40%.

Що ж торкається з окрема рухомого складу, який мається в межах України, то на підставі тих невеликих інформацій, які з великими трудношами вдалося здобути до цього часу, можна уявити, що вмежах наших залізниць, мається всього від 10 до 12 тисяч товарових вагонів і до 400 паротягів, включаючи в цю кількість і маневрові і броньовані. В короткому часі гадаємо одержать більш певні відомости про кількість рухомого склада на залізницях України, які підтвердять зроблений нами підрахунок.-

Начальник Транспортового
Відділу Інженер

177



1) Шкури
2) [illegible]
3) Орг. [illegible]
4) [illegible]
5) [illegible]

1) Шкури.
2) [illegible]
3) орг. [illegible]
4) [illegible]
5) [illegible]
6) [illegible]

118

ПРОЕКТ УНІФРМИ ДЛЯ УРЯДОВЦІВ ЦІВІЛЬНОГО КЕРУВАННЯ ПРИ ПАР.ПОВ.ШТАБІ.

I. Розсильний молодшого окладу має I зирку по малюнку А

2. Розсильний старшошо окладу має 2 зірки по малюнку А

3. Урядовець молодшого окладу має 3 зірки по малюнку А

4. Урядовець старшого окладу має I зірку по малюнку Б

5. Урядовець Х класи має 2 гілочки і зірку по малюнку - В

6. Урядовець IX кляси 2 гілочки і I зірку по мал. Г

7. " УIII " 2 гілочки і 2 " " Г

8. " УII " 2 " 3 " " Г

9. " УI " 4 " і 2 булави " Д

IO " У " 4 " 2 зірки і 2 булави " Е

II " IУ " 2 " " I зірку зверху герба й герб по малюнку - Ж

I2 Урядовець III кляси 2 гілочки,2 зірки і герб - Ж

I3. " II " 4 " 2 знизу,2 зверху перевернутими як на малюнку Е, дві зірочки один герб по малюнку - Ж

Курси

П Р О Г Р А М
ЛЕКЦІЙ ПО ПИТАННЯМ РІЖНОГО РОДУ ТРАНСПОРТУ.

1. Загальне розуміння про транспорт.
2. Вплив транспорту на економичне життя держави.
3. Ріжні роди транспорру: гужовий, водний, канатний і залізничний.
4. Роспреділ залізничних колій на: магістралі, лінії 2-го розряду і під"їздні шляхи.
5. Вибір рода колії їх залежність: від профіля місцевости, предбачених перевозок.
6. Ріжні роди використання рухомого складу /товкачі, двойна тяга, горки, одноразова робота/.
7. Експльоатація колій і рухомого складу.
8. Фактори, впливаючі на експльоатацію колії /зворот, неправильна трасіровка, економія в витратах при будівлі.
9. Роспреділ функцій залізничників меж службами.
10. Професійні організації і взаємовідносини з адміністрацією.
11. Значення колій для військових подій.
12. Фактори, які перешкоджали своєчасному виконанню військових перевозок за часи наших поворотів.

На зачитання вищезазначеного програму необхідно 7 годин.

Начальник Транспортового
Відділу Інженер [signature]

ПРОГРАМ

ЛЕКЦІЙ ПО ПИТАННЯМ РІЖНОГО РОДУ ТРАНСПОРТУ.

1. Загальне розуміння про транспорт.
2. Вплив транспорту на економичне життя держави.
3. Ріжні роди транспорту: гужовий, водний, канатний і залізничний.
4. Росподіл залізничних колій на: магістральні, лінії другого розряду і під"їздні шляхи.
5. Вибір рода колії і їх залежність: від профеля місцевости, предбачених перевозок.
6. Ріжні роди використання рухомого складу: товкачі, двойня тяга, горки, одноразова робота.
7. Експльоатація колії і рухомого складу.
8. Фактори впливаючі на експльоатацію колії: зворот, неправельна трасіровка, економія в витратах при будівлі.
9. Роспреділ функцій залізничників меж службами.
10. Професійні організації і взаємовідносини з адміністрацією.
11. Значіння колій для військових подій.
12. Фактори, які перешкоджали своєчасному виконанню військових перевозок за часи наших поворотів.

На зачитання вищезазначеного програму необхідно 7 годин.-

"5-го" серпня 1921 р.

м.Постою.

Начальник Транспортного Відділу Інженер ЯНОВСЬКИЙ.

П Р О Г Р А М

ЛЕКЦІЙ ПО ПИТАННЯМ РІЖНОГО РОДУ ТРАНСПОРТУ.

1. Загальне розуміння про транспорт.
2. Вплив транспорту на економичне життя держави.
3. Ріжні роди транспорту: гуковий, водний, канатний і залізничний.
4. Росподіл залізничних колій на: магістральні, лінії другого розряду і під"їздні шляхи.
5. Вибір рода колії і їх валежність: від профеля місцевости, предбачених перевозок.
6. Ріжні роди використання рухомого складу: товкачі, двойна тяга, горки, одноразова робота.
7. Експльоатація колії і рухомого складу.
8. Фактори впливаючі на експльоатацію колії: зворот, неправельна трасіровка, економія в витратах при будівлі.
9. Росподіл функцій залізничників меж службами.
10. Професійні організації і взаємовідносини в адміністрацією.
11. Значіння колій для військових подій.
12. Фактори, які перешкоджали своечасному виконанню військових перевозок за часи недавніх поворотів.

На зачитання вищевзначеного програму необхідно 7 годин.-

" 5-го " серпня 1921 р.
м.Постою.

Начальник Транспортного Відділу І н ж е н е р ЯНОВСЬКИЙ.

П Р О Г Р А М

ЛЕКЦІЙ ПО ПИТАННЯМ РІЖНОГО РОДУ ТРАНСПОРТУ.

1. Загальне розуміння про транспорт.
2. Вплив транспорту на економічне життя держави.
3. Ріжні роди транспорту: гужовий, водний, канатний й залізничний.
4. Розподіл залізничних колій на: магістральні, лінії другого розряду і під"їздні шляхи.
5. Вибір роду колії і їх залежність: від профеля місцевости, предбачених перевозок.
6. Ріжні роди використання рухомого складу: толкачі, двойна тяга, гірки, одноразова робота.
7. Експлоатація колії і рухомого складу.
8. Фактори впливаючі на експлоатацію колії: зворот, неправельна трасіровка, економія в витратах при будівлі.
9. Розподіл функцій залізничників між службами.
10. Професійні організації і взаємовідносини з адміністрацією.
11. Значіння колій для військових подій.
12. Фактори, які перешкоджали своечасному виконанню військових перевозок за часи наших поворотів.

На вичитання вищезазначеного програму необхідно 7 годин.-

"5-го" серпня 1921 р.
м.[illegible]остов.

Начальник Транспортного
Відділу Інженер ЛЯНОВСЬКИЙ.

П Р О Г Р А М

ЛЕКЦІЙ ПО ПИТАННЯМ РІЖНОГО РОДУ ТРАНСПОРТУ.

1. Загальне розуміння про транспорт.
2. Вплив транспорту на економічне життя держави.
3. Ріжні роди транспорту: гужовий, водний, канатний і залізничний.
4. Розподіл залізничних колій на: магістральні, лінії другого розряду і під"їздні шляхи.
5. Вибір роду колії і їх залежність: від профеля місцевости, предбачених перевозок.
6. Ріжні роди використання рухомого складу: товкачі, двійна тяга, горки, однорельсова робота.
7. Експльоатація колії і рухомого складу.
8. Фактори впливаючі на експльоатацію колії: зворот, неправильна трасіровка, економія в витратах при будівлі.
9. Розподіл функцій залізничників між службами.
10. Професійні організації і взаємовідносини з адміністрацією.
11. Значіння колій для військових дій.
12. Фактори, які перешкоджали своєчасному виконанню військових перевозок за часи наших поворотів.

На зачитання вищезазначеного програму необхідно 7 годин.-

"5-го" серпня 1921 р.
м.Пестов.

Начальник Транспортного Відділу І н ж е н е р ЯНОВСЬКИЙ.

П р о г р а м

лекції по питанням ріжного роду транспорту.

1. Загальне розуміння про транспорт.
2. Вплив транспорту на економичне життя держави.
3. Ріжні роди транспорту: гужовий, водний, канатний і залізничний.
4. Розподіл залізничних колій на: магістральні, лінії другого розряду і під"їздні шляхи.
5. Вибір роду колії і їх залежність: від профеля місцевости, предбачених перевозок.
6. Ріжні роди використання рухомого складу: тонкачі, двійна тяга, поршн, одноразова робота.
7. Експльоатація колії і рухомого складу.
8. Фактори впливаючі на експльоатацію колії: зворот, неправильна трасіровка, економія в витратах при будівлі.
9. Розподіл функцій залізничників між службами.
10. Професійні організації і взаємовідносини з адміністрацією.
11. Значіння колій для військових подій.
12. Фактори, які перешкоджали своєчасному виконанню військових перевозок за часи великих поворотів.

На вичитання вищезазначеного програму необхідно 7 годин.-

5-го " серпня 1921 р.
м.Тарнов.

Начальник Транспортного
Відділу І н ж е н е р ЯНОВСЬКИЙ.

ПРОГРАМ ЛЕКЦІЙ

по Економиці України.

ЛЕКЦІЯ I.

Вступ.

1. Стан сельського господарства до революційного часу: а/види землеволодіння і землекористування; б/види культур-споживчого й риночного значіння; в/промисловість сельсько-господарського значіння; г/ експорт продуктів сельського господарства.

2. Промисловість добуваюча; промисловість оброблююча; не розвинені на Україні головні галузі промисловости.

ЛЕКЦІЯ II.

1. Види промислової політики.

2. Промислова політика Російського уряду для всієї Росії і України з окрема.

3. Тарифна залізнична та метова політика російського уряду що до України.

4. Експорт продуктів промисловости.

5. Імпорт " "

6. Необхідність власної промислової політики.

ЛЕКЦІЯ III.

Фінанси держави:

1. Просте оподаткування.

2. Посереднье оподаткування /акциз, митниці, монополії, регалії/

3. Кредитові операції держави, /позички внутрішні, закордонні, державні підприємства, емісія/

4. Фінансовий капітал, його вплив на промисловість і фінансова політика держави, що до промисловости. Біржа.

5. Роля України в державному бюджеті Росії та фінансова політика Уряду що до України.

ЛЕКЦІЯ IУ.

1. Робітниче питання в Росії та на Україні.

2. Кооперація: а/її види, б/розвиток кооперації в Росії та на Україні, в/боротьба Української кооперації із Російською, г/шляхи еволюції Української кооперації в до революційний час.

ЛЕКЦІЯ У.

1. Економичні передумови революції.

а/прикріплення селянства до землі /община/, б/урядова політика на користь феодальним відносинам.

2. Клясовий характер революції.

3. Економичні перспективи революції кожного з клясів.

4. Зміни в господарчій структурі України викликані війною та революцією.

ЛЕКЦІЯ УІ.

I. Економична політика Центральної Ради.

2. " " Директорії.

ЛЕКЦІЯ УІІ.

I. Економична ідеольогія комунізму.

2. Фінансова політика комуністичних партій, /удержавлення приватніх банків, перезод до безгрошового товарового обороту/
3. Політика комуністів, що до промисловости.
4. " " в сельському господарстві

ЛЕКЦІЯ УІІІ.

I. Технична організація господарки комуністами.

2. Відмова від старих позицій.

3. Нова економична політика комуністів.

ЛЕКЦІЯ ІХ.

I. Перспективи, що до можливого розвитку Української промисловости в залежности від місцевих умов.

2. Наша найблизча політика в земельному питанню.

3. Перспективи й заходи, що до відродження Української промисловости.

4. Валютна справа - емісія і оподаткування.

5. Торг взагалі, закордоний з окрема. Торговельні договори.

6. Закордоні позички і концесії.

ЛЕКЦІЯ Х.

I. Роля транспорту в економичному життю держави.

2. Боротьба з другими державами шляхом нищення економичного добробуту: а/блокада, б/метова війна, в/бойкот, г/торговельні договори, д/руйнування транспорту, е/знижка валюти, ж/утруднення внутрішніх державних позичок, з/страйки, і/спекуляція і т.д..

Начальник Економичного
Відділу Інженер [signature]

1. Фізична Географія України
2. Економічна Географія України, Статистика, сільсько-господарче і робітниче питання. Висліди і практ. вказівки.
3. Комунікація і транспорт. Висліди і практичні вказівки.
4. Законодавство і адміністрація в Сов. Україні і УНР. Висліди і практичні вказівки
5. Військова історія (заг. нарис)
6. Загальна історія (заг. нарис)
7. Ідеольогія
8. Розвідка.

Програм на 7 серпня.

Програм лекції по фізичній Геогр. України

(5 годин)

1. Географічне положення України
2. Межі України
3. Поверхня й підземні скарби
4. Економічний взаємовідносин
5. Український народ (антропогеографія)
6. Області й земли
7. Висновки (Україна — самостійна одиниця — твоя одиниціаль ність під вглядом економічним, культурним й инш.)

Ів. Ап. Тимчук [подпис]

Програм

лекцій по Законодавству і адміністрації для курсів УНО.

Поняття державноі влади. Теорії ii походження. Поняття суверенности. Державні з'єднання. Прінціп поділу влади /влада законодавча, виконавча і судова/. Форми державногоустрію. Демократизм. Диктатура кляс.-

Історія державноі влади в Украінськоі Державі /головні моменти/. Історічні традиції. Панування Росіі. Революція 1917 року. Центральна рада. Універсали. Гетьман Скоропадський. Діректорія .

"Украінська соціялістична радянська республіка". Відношення ii до Р. С. Ф. С. Р. „Всеукраінський з'їзд рад." „Всеукраінський центральний виконавчий комітет." „Рада народних комісарів Украіни."- Ради губерніяльні, повітові. „Виконавчі комітети:губер. повіт. і волосні." „Сельські ради." „Комітети незаможних селян."-

„Чрезвичайні комісіі /ЧК/. Радянська міліція.-

„Народні судді. Рада народних суддів. Революційний трібунал.

Проект основних законів У. Н. Р. Вища влада. Організація адміністрації і суду.

8 209

[signature]

П Р О Г Р А М

лекцій по питанню рїжного роду транспорту.

1. Загальне розумїння про транспорт.
2. Вплив транспорту на економичне життя держави.
3. Рїжнї роди транспорту: гужовий, водний, канатний й залїзничний.
4. Росподїл залїзничних колїй на: магїстральнї, лїнії другого розряду ї під"їздні шляхи.
5. Вибїр роду колї ї їх залежнїсть: вїд профеля мїсцевости, предбачених перевозїк.
6. Рїжнї роди використання рухомого складу: тонкачї, двойна тяга, горки, одноразова робота.
7. Експлоатацїя колїї ї рухомого складу.
8. Фактори впливающї на експлоатацїю колїї: зворот, неправельна трасїровка, економїя в витратах при будївлї.
9. Росподїл функцїй залїзничникїв мeж службами.
10. Професїйнї органїзацїї ї взаємовїдносини з адмїнїстрацїєю.
11. Значїння колїї для вїйськових подїй.
12. Фактори, якї перешкоджали своєчасному виконанню вїйськових перевозок за часи наших поворотїв.

На зачитання вищезазначеного програму необхїдно 7 годин.-

" [illegible] " серпня 1921 р.

-Тарнів.

Начальник Транспортного Вїддїлу Інженер [illegible]

ПРОГРАМ ЛЕКЦІЙ

по Економиці України.

ЛЕКЦІЯ I.

Вступ.

1. Стан сельського господарства до революційного часу: а/види землеволодіння і землекористування; б/види культур-споживчого й риночного значіння; в/промисловість сельсько-господарського значіння; г/ експорт продуктів сельського господарства.

2. Промисловість добувающа; промисловість обробляюча; не розвинені на Україні головні галузі промисловости.

ЛЕКЦІЯ II.

1. Види промислової політики.

2. Промислова політика Російського уряду для всієї Росії і України в окрема.

3. Тарифна залізнична та метова політика російського уряду що до України.

4. Експорт продуктів промисловости.

5. Імпорт " "

6. Необхідність власної промислової політики.

ЛЕКЦІЯ III.

Фінанси держави:

1. Просте оподаткування.

2. Посередньє оподаткування /акциз, митниці, монополії, регалії/

3. Кредитові операції держави, /позички внутрішні, закордонні, державні підприемства, емісія/

4. Фінансовий капітал, його вплив на промисловість і фінансова політика держави, що до промисловости. Біржа.

5. Роля України в державному бюджеті Росії та фінансова політика Уряду що до України.

ЛЕКЦІЯ IУ.

1. Робітниче питання в Росії та на Україні.

2. Кооперація: а/її види, б/розвиток кооперації в Росії та на Україні, в/боротьба Української кооперації із Російською, г/шляхи еволюції Української кооперації в до революційний час.

ЛЕКЦІЯ У.

1. Економичні передумові революції.

а/прикріплення селянства до землі /община/, б/урядова політика на користь феодальним відносинам.

2.Клясовий характер революції.

3.Економичні перспективи революції кожного з клясів.

4.Зміни в господарчій структурі України викликані війною та революцією.

ЛЕКЦІЯ VI.

I. Економична політика Центральної Ради.

2. " " Директорії.

ЛЕКЦІЯ VII.

I. Економична ідіольогія комунізму.

2.Фінансова політика комуністичних партій,/удержавлення приватних банків, перехід до безгрошового товарового обороту/
3.Політика комуністів,що до промисловости.
4. " " в сельському господарстві

ЛЕКЦІЯ VIII.

I. Технична організація господарки комуністами.

2. Відмова від старих позицій.

3. Нова економична політика комуністів.

ЛЕКЦІЯ IX.

I.Перспективи,що до можливого розвитку Української промисловости в залежности від місцевих умов.

2.Наша найближча політика в земельному питанню.

3.Перспективи й заходи,що до відродження Української промисловости.

4.Валютна справа - емісія і оподаткування.

5.Торг взагалі, закордонний з окрема.Торговельні договори.

6.Закордонні позички і концесії.

ЛЕКЦІЯ X.

I.Роля транспорту в економичному життю держави.

2.Боротьба з другими державами шляхом нищення економичного добробуту: а/блокада, б/митова війна, в/бойкот, г/торговельні договори, д/руйнування транспорту, е/знижка валюти, ж/утруднення внутрішніх Державних позичок, з/страйки, і/спекуляція і т.д..-

Начальник Економичного
Відділу Інженер [signature]

перед вітчизн
Чого ми будемо шукати собі взірців
Не можемо ми виступити на арену все-
світнього театру з такими ідеалами

Пора відкинути безграничне плазування перед
рос. культурою. І давно якось буває
залежність від поглядів панівних в го-
сподарських рос. кругах, то ся залежність
не дасть українству вийти з пеленок і
стати на власні ноги, ослабить його
відпорну силу в боротьбі з посторонні-
ми впливами

Чого нині Росії не дає, це свободи
це плекання для людської особистості
у всіх її безконечних проявах

Треба самобутності

Ніде в культурнім світі не топчеться так
безсоромно, бузувірно прав людини і не про-
голошує цього рівночасно великим голосом
прав людства.

Засада самоуправи, репрезентації та актив-
ності мас

Організаційний скелет, розумний порядок

~~[illegible]~~

~~[illegible]~~

приступимо ~~до [illegible]~~ до ~~від~~ будови державного ладу старими, випробованими на нездарність засобами і своїми власними ~~[illegible]~~ руки слабосильними руками, не використавши людей досвіду і знання? Де шукати цих людей кожному зрозуміло і говорити не приходиться.

Зовні всеукр. антир. ра
бороть 1 ком. і поборення
Н. Зінургі подвивати
того всенар засобами
достиво / ~~рот~~ рухливого
того транспорт
Мусять все це перевести
яке буде можливо або Комітет
і здоровими [чинні] задачами.
силами.

vvv вставити характеристику

Порти риси і наслідки

Для всіх — спільні заходи

Закінч.

136

Ми, частина укр. нації, що відокремилась цілком від Московщини і перебували ~~[illegible]~~ вже чотирі роки не маючи контакту з москалями і моск. порядками, а підчас еміграції мали нагоду познайомитися з моск. культурою і іншими (Захід), приглядаючися критичним оком власним до ~~[illegible]~~ свого народу, а особливо його генерації на вихідних колах кон[illegible] на собі великий вплив моск. культури ~~до~~ на душу [illegible] особливо ріки [illegible]

[illegible]

Разом [illegible]
3) Культурність
4) Невихованість
1) Нетовариськість
1) [illegible]
Безпорадність
Неохайність
Загальна [illegible]
Шема

Неграмотність
Країнка
Характер
Гаштика
Націоналізм
(а значить основ. принципі і життя народу)

Прихильники
Соціалізм
Бракує — культури
Нетолерантність
Виховувати-ся
Розмножитися
Культура
Невиховані
Бажання
Не потрібні
Свої невідповідні вихованню
Незорганізованість
Мужиковатість

Характер
перебудувати
все в житті
Право ба-
гатих багатир.
Нема погляду
[illegible]
[illegible] м'якості жерт.

До чого наша [illegible] демора-лізована.

Переломова доба в житті України і УНО

Політичний акт нашої держави від 17 січня 1654 р., котрий одвічний наш ворог Московщина зумів як найкраще використати для себе, а протягом останніх півтораста років своєю винахідливою щодо нас політикою остаточно приборкав нашу волю. Нашою ж кровю і нашими культурними силами він здобув собі світової слави і тою же славою зумів загіпнотизувати наші вищі національні верстви, зденаціоналізував їх, змосковщив і перетворив їх на ворогів нашого народу а на своїх найбільших прихильників і оборонців. 20-е століття застало Україну в розпачливому стані. Вищі верстви зденаціоналізовані, відреклись себе, своїх націон. прав і гідностей, мови, пройняті ~~[illegible]~~ чужого і ворожого культурою, вони були тим чинником, що на шкоду Україні а може й цілому світу, підсилювали Росію як державу, з цілою силою патріотичного почуття виступаючи скрізь в обороні прав і інтересів моск. народу

в той час як власні московські проводирі тішилися в космополітизмі і небуванні всякої культури і науки, культі примітивізму і архаїчного дикунства.

Середні дрібнобуржуазні верстви, байдужі до всього, крім свого нидіння, з витравленими нац. і гром. почуттям, чим далі все більше морально занепадаючі, давно вже загубили звязок з рідним ґрунтом.

Нарешті широкі аморфні етнографічні маси, що правда зберегли і свої етнічні прикмети і рідну стародавню мову, але без школи, в атмосфері рабського плазування перед всесильним держимордою, без своєї церкви, бо її заступили московські шкуродвори в рясах, без суда, бо його заступила ~~[illegible]~~ сваволя „чрезвичайного положенія" і „положенія об усиленной охранѣ" та „циркуляр губернатора", без вільного правдивого друкованого слова, без натяку на суспільне життя, здавлене „охранкою", „жандармерією" і тюрмами, тюрмами без кінця від ~~[illegible]~~ холодних финських скель до палкої Колхіди.

Нічого не могло вижити в цій отруйній атмосфері і Україна стояла над безоднею в якій мала загинути.

І справді, який вплив і які наслідки могло дати винародовлення, що до психіки, розуму, моралі? Чи могла спричинятися до поступу задушлива атмосфера невільничого життя? Чи могли мати місце для ошляхетнюючого впливу європейська думка і поступ, соціальні досягнення і національні прагнення? Чи не зводили вони властивих людській душі і вроджених високих стремлінь і зусиль до форм лише рослинного життя, огидливого нидіння?

Так виглядали українські справи перед роком 1914.

Титанічна боротьба двох величних світових сил, в якій і ми мусили взяти участь, спричинилася до духового піднесення гасел боротьба за волю поневолених націй.

Вона потрясла нашим нац. організмом, привела нас до чуття, до свідомості самих себе, своїх сил і якости. Перед нашою націон. офірою, що курилася кровю на жертовнику війни ми мусили вирішити питання в цілім його обсягові: хто ми, що є Україна, що матимемо за нашу кріваву жертву, які маємо дані? Чи в нас остаточно знищено енергію, душу, думку, чи здібні виборюти своє кріваве право, чи зволаємо винайти в

собі життьову силу і оборонити право
на самовизначання?
Якими шляхом маємо йти: чи відро-
дження і визволення, а чи занепад
і неволя?
І ми пізнали самих себе, наші здібности
і сили і найшли наше місце серед наро-
дів вільних і величавих.
Революція 17-го року і формально роз-
вязала рабські пута України. Зі всім за-
палом визвольної боротьби приступила
Україна до будови своєї нац. державн.
Пригашене нац. почуття вибухло, приго-
ломшена нац. свідомість піднеслась в рів-
ній мірі у всіх нац. верствах. Ще з запл-
ющеними очима потягнулась руками на-
ція до промінь дня вільного життя. Проки-
нулись в умах віковічні, здавалось навіки за-
буті історичні нац. традиції. Державно
стала на чергу дня самостійність Укр.
І це у виру революції, першої великої ре-
волюції на сході Європи, коли змішалось
все в хаосі революційної думки, перепле-
лись питання нац., соц., політичні, державні,
ще під час війни, круг якої знову така пе-
ретиналися різні впливи, змагання.
Ще в той час як інші поневолені нації
(польська, чеська, литовська, сербська,
грузинська та ін.) ще стікали кров'ю у
світовій війні, Україна мала вже си-
лу оголосити свою суверенність.
І віковічний ворог, вгорашній гнобитель, сильний
хитрий і досвідчений рабовласник відчув для
себе небезпеку і напружив всі сили, щоб від-
вести її від себе.
Для цього він використав рев. запал мас,
затопив їх руїнничими але привабливими
соціальними гаслами, поділив маси на
окремі групи, в зрадницький спосіб звів їх
одну на одну і розпорошену в такий спосіб
народню масу легко підбив під себе по
частях.
Але боротьба на цім ще не скін-
чилась.

Ідеологія УНО.

В той час, як національне українське життя по півторастолітній неволі здавалося завмерло на цілім національнім ґрунті, лише одинокими живими струмками била з народньої гущі, може заслаба чисельністю але дуже свідомого, життєздатністю і упертістю в досягненні своїх ідеалів, – демократична-національна верства, молода досвідом але міцна завзяттям і сильна духом. Її ідеал – визволення, а засіб – боротьба і відродження.

Поділяючись що до методів боротьби і тактики на різні групи, все ж ця верства прагнула до одного, до одної ясної мети, що всім однаково ясніла, – Вільна Україна.

Крайні соціальні гасла, викинуті Москвою в боротьбі проти відділення України від Росії, захоплюючі утопії і політика хитрого гасла внесли розлам в цю демокра-

тичну національну державу.

Одна її частина стала що до заборчої московської влади на шлях пасивної угодовоі політики.

Репрезентували цей напрям так звані крайні ліві українські групи.

Московські революційні ватажки, опанувавши шляхом перевороту зверхню владу в Росії, не були остільки дужими, щоб могли зруйнувати і мусили державну машину, збудовану по лінії вимогам імперіялістичної механіки.

Втратити ~~Згубити~~ для московських большевицьких ватажків Україну значило унеможливити працю цієї величезної машини, так потрібної для здійснення бажання перетворити світ по пляну, надуманому ними підчас довголітнього бурлакування по світах.

Цього моменту не доцінили наші крайні ліві групи.

Пройняті наскрізь духом рабського наслідування вірувань "соціялістів" московського кшталту вони під впливом

ідеольогії московських імперіялістичних активних груп відрекались від національних засад в будуванні держави, виступили в фазі боротьби під накинутим гаслом „поглиблення революції" і „єдиного революційного (з погляду московського) фронту", викинули (слідом за московськими провокаторами) крайні соціяльні гасла і тим в надзвичайній мірі підсилили ворога і сприяли окупації теренів України. Перемога цих гасел в боротьбі фіксувала перемогу панующої Москви.

Недооцінено було і те, що в політиці і національно-державній боротьбі нема місця приятельській доброзичливості і соловецькій романтиці, а їх сила засяги, щоб протиставити їх ворожим силам.

Недооцінено було також мент. настрої і ідеольогію широких народніх мас. Тому угодові кола мусіли виконувати завдання, ставлені їм ворогом.

Мусіли „творити" українську державність спільно, по вказівках та завданнях північного „улюбленого брата", переводити

державне будування з гори, накидуючи своєї волі народнім масам, недопускаючи жадної критики з їх боку, не кажучи вже про згоду чи незгоду, про доцільність чи недоцільність тих чи інших пунктів і т. п.

Друга частина українського активного громадянства — революційно-повстанча. Ця група, найбільш активна, що протягом мало не п'яти років зі дня рос. революції веде ~~[illegible]~~ збройну боротьбу за виставлений нею ідеал Суверенність укр нації, Вільна Незалежна Самостійна Україна.

Єдиним вождем і репрезентантом цеї групи є Симон Петлюра — народній герой, імя чисте і незаплямоване.

Рух, проваджений ним в часи найбільшої переваги ворога користується великою прихильністю і поширенням серед ширших мас укр населення, робітників і селянства. Очі всіх і надії звернені на цього провідника і виразника народніх бажань

Скинуте нині гасло незалежно-
сти і збройної боротьби свідомо
сяйвом святого чиновства.

Горстка незалежників з С.
Петлюрою на чолі пробудила
загальний ентузіязм. *) Пола-
му-маму Визвольний рух
охопив цілий край, перетворю-
ся у могутню хвилю відродженя
їх нації. То був перелом у сві-
домості невільниці України,
що повстаюча державно-творча
свідомість незалежної уже ~~[illegible]~~
України.

Завдяки цим даним Україна
конче стане самостійним
державним організмом, ~~[illegible]~~ і по-
руч з іншими ~~держ~~ вільними
державами піде в майбутнє
шляхом розвою і поступу.

До цеї ж групи належить сві-
доме своєї високої мети і завдань,
загартоване в боях, відважне на по[ч]ві
того ~~[illegible]~~ військо Українського
народу, військо У.Н.Р., до цеї ж
групи належить інтелігенція,
що опинилась на еміграції
через незгоду працювати спільно
і на користь ворогові, вся та
інтелігенція, що змушена за-
лишитись під окупантом, але
веде там боротьбу, великі кадри

→ В огні безприкладної в історії людства боротьби, на яку здатний є лише український народ, в руїні і бурях повстає могутня Україна, будиться народне сумління, українська національна активність.

українського селянства, міщанства і робітництва, все партизано-повстанче військо, що оперує на Україні.

Звязує всі ці маси докупи УНО.

УНО тісно обєднує в своїх лавах цю непереможну в досягненні своїх стремлінь, упарту в своїй боротьбі групу.

Коли угодовці, звязавши себе з московськими проводирями, мусили цілком втратити своє обличча і перейти на ворожу віру, ставши в очах і на ділі ворогами своєї нації, виступати під гаслами московської ідеольогії, підтримувати вигорошену так звану „диктатуру пролєтаріяту" (диктатуру Москви), то УНО є виразником демократичного начала в кращому розумінні цього слова, рівности і вільности для всіх нац.-держ. елементів, що стремлять до відснови і відбудови українського національно-державного центру, відкидає привілейований стан яких би то не було поодиноких груп, суспільних клас і т. и.; звязуючи політичне відродження України з соціяльним відродженням її народу.

Ця поставлені меті мусить бути

доконана велика внутрішня праця, до будівництва мусять бути притягнені і взяти удіал як найширші маси, мусять бути піднято безоглядну боротьбу з противними течіями, що гальмують нормальний плив розвою народнього розвою по злій волі і традиції ворога і того прихильників, з якої б нації вони не походили.

Рахуючи найбільшим своїм ворогом Москву, яка не уявляє зараз свого існування без України як своєї колонії, УНО ставить собі метою рівнобіжно з боротьбою за визволення України з під московського ярма, всяку боротьбу з московськими впливами.

Тому УНО являється рішучим противником ~~і~~ всякої федерації з Московщиною, як з більш сильнішим та історичним ворогом і найзажерливішим імперіялістом, і всяких явних і потаємних договорів, що могли б спричинитися до більш тісного співділання двох націй, української і московської.

Шляхом збройної боротьби протягом 4 років виховувалось українське військо, — борець за відродження України, і військо УНР. УНО вбачає велику роль цього війська в

тим, що воно було і є осередком
повстанчого руху та незаперечним,
що воно підготовило народ
до самодіяльного виступу
під гаслом незалежної У.Н.Р. і
спричинилося ~~до~~ утворення
на окупованім терені нової
грізної сили – партизано-по-
встанчого Укр. війська.
Як закінчення першого етапу
боротьби УНО стремить шляхом
організаційної праці серед най-
ширших українських мас утво-
рити переворот з спільним збро-
йним повстанням населення
проти гнобителя.
Повстанчий прапор тепер ви-
соко піднятий і перемога його в
руках народ український і
С. Петлюра. На ґрунті парти-
зано-повстанчої боротьби за
волю і право росте державно-твор-
ча свідомість.
Крім боротьби завданням УНО
є чинна участь в ~~будівництві~~ дер-
жавнім будівництві згідно зі сво-
їми гаслами та ідеологією, ши-
рення тої ідеології серед широ-
ких народних мас, усвідомлення
їх в конечності взяти чинну
участь в державно-творчій праці,
обов'язках, що лежать на нас і
відповідальності, які беремо

всі в часі відродження.

Коли боротьбу о незалежність
буде доконано, на УНО ляже
велика справа закріплення
і розвитку державного ладу
згідно з давніми традиціями
і сучасними гаслами, згідно з
відчуттям і зрозумінням потреб
і стремлінь українського на-
роду, згідно з загальнолюд-
ськими гаслами поступу
і розвою.

Тарнавського (Стм[illegible] [illegible] [illegible] ва [illegible]

Заучика) 86,3 ч—г. 225 м

[illegible] [illegible]

[illegible] [illegible] 1835.45 3110.96 3528.86

Норми наркомздрава 2274.20 3047.26 4415.57

Кал.

	1912	1913	1914	
Яйця	—	—	—	—
Хліб	—	—	—	—
Сіль	—	—	—	—
М'ясо	—	—	—	—

Vordergrund:
Hintergrund

Vordergrund

Наказ

Наближається вже довгожданий час, коли весь Український народ стане до останнього рішучого бою за визволення рідної землі від кривавого московського панування.

Зараз по всій Україні проводиться интенсивна організація ~~[illegible]~~ загального ~~збройного~~ повстання якого перед [illegible] Ген. Штаб при Т. А. Н. У. Р.

Але підготовлюючи першу велику акцію на рідних ~~[illegible]~~, мусимо мати на місцях сильну політичну організацію, щоб рішучо і свідомо відразу у час вибуху і словом і ділом, [illegible] на місцях владу, взяли всі на місцях з рішучими повстанчими військовими організаціями. Мусимо заводити на Україні місцеву адміністрацію місцевої влади, яка одночасно і початком великої акції будила свідомо і умілою своєю [illegible], не допускаючи анархії і [illegible] провести [illegible] бою [illegible] ворога —

Для переведення в життя цієї ~~[illegible]~~ політичної організації у всеукраїнському масштабі ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ і [illegible] своїх уповноважених на терені України

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

На якого покладаю безпосереднє керування політичною підготовкою країни, згідно з загальними політичними директивами, [illegible]

с [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

[illegible]. К. Шмідт.

До Громадян України.

У всіх кінцях України хвиля народнього гніву проти большевиків підіймається до найвищого ступіню.
Всі зрозуміли, що московські червоні кати лише руйнують наш рідний край, нищать народне господарство і проливають без кінця кров безвинних жертв. —
Всі зрозуміли, що Радянська Україна — це вигадка, що большевикам непотрібна Україна, а потрібні її багатства, що їм непотрібна нація свідома себе і своїх бажань, а лише дисціплінована бидло, що працювало-б на них. —
Яка різниця, що за царських часів Україною керував чиновничий Петербург, а зараз керує червона Москва?
Український нарід хоче сам керувати своїм краєм і своїми грошима!
Досить терпіти кріваве московське панування!
Готуйтеся до повороту на Україну Вашої Єдиної Законної влади.
Всі, хто вірить в краще майбутнє Українського народу, хто має в своєму серцю хоч краплю любови до змученої і сплюндрованої Батьківщини, кому обридло безправ'я і гвалт; всі селяне, що в них большевики відбірають останній сніп хліба, всі робітники, що голодні, роздягнуті і розуті мусять працювати на комуністів, вся наша, знищена морально і матеріально інтелігенція, всі всі і йдіть до праці по організації майбутнього повстання!

Збирайте велику силу до останнього рішучого бою!
Будьте готові на всякий час, зараз після наказу, виступити на ворога!
Чекайте наказу! Готуйтесь!
А коли [illegible], всі, як один, до бою!
Хай згине московська влада, комуністи!
Хай живе вільна Україна

міна і ширина) і виміри поодиноких частей, особливо елементів, основи, [закреслено], бетонових боків (при будуванню моста ті дані необхідні для обчислення величини вибухових зарядів), висоту води під мостом, рід берегів і приблизний терен, досліджати як пильно міст стережеться. Чи він є близько наготовлений до направи, чи є наготовлені при кам'яних мостах камери.

7. Транспорти військові.

§1. На особливу увагу під час війни безумовно заслуговує військовий транспорт.

§2. Предметом тої розвідки передовсім є загальні відомости про транспортуючу військову одиницю, як нумер і назва, рід зброї, перевозимого відділу, напрям транспорту (звідки і куди), час приїзду і склад транспорту. Якщо транспорт відбувається коліями, то кількість вагонів і людьми, з кіньми, з еквіпуванням, якщо пішо, то чисельний стан, стан екіпування. Особливу треба звертати увагу на цей останній, бо часто з браку добрих вагонів чи стану екіпування і [закреслено] треба робити висновок про відмінність переміщення.

§3. Далі належить досліджувати рід транспорту. Військові транспорти з огляду на характер і окремих транспортів можна поділити на три головні групи: 1) перекидання війська чи зміна дислокації відділів, 2) евакуація і 3) транспорти заосмотрюючі. Визначення роду транспорту є дуже важливим, бо воно допомагає зорієнтуватися в замірах ворога і його стратегічної ситуації. Так, напр., евакуаційні підготовлення означають звичайно непевний боєвий стан на евакуованім відтинку, або передбачення [закреслено] зі сторони ворога офензиви; значні перегрупування війська і перекидання того в одно місце свідчать про бажання противника підсилити даний відтинок чи то в цілях певного опору чи в замірах офензивних.

§4. При констатуванні перекидання військ належить довідатися, чи наступило воно в наслідок наказу

вищої влади (а саме в змісі наготовленого завчасу оперативного плану) чи постало викликане непередбаченими обставинами бою. Належить дослідити протяг часу, в якім це перегрупування військ повинно бути доконане. В транспортах евакуаційних належить дослідити, що саме є предметом евакуації, характер і організацію її. Чи то є евакуація планова, передбачена і приготовлена попередньо, чи несподівана а через те поспішна і безладу. Нарешті в заосмотрюючих транспортах вистарчить інформації про перевожений предмет (провіянт, амуніція) і місця вантаження і вивантаження тих транспортів.

§5. Найлекшим способом переведення такої розвідки є докладна стала обсервація транспортів на вузлових станціях або здобування боєвих виказів на збірних пунктах (В Росії на цих пунктах, що містяться на станції, мельдуються всі без винятку перекидувані війська; добувши ж дані мельдункового журналу, тим самим маємо найлекші відомості про всякі військові транспорти, що перейшли через дану станцію).

Акція диверсійна на шляхах ворога

§1. На підставі добутого шляхом розвідки матеріялу про повнокі (обʼєкти транспортовані) можна в міру потреби опрацювати планову акцію пованного шкодження ворогові псуванням необхідних йому комунікаційних інсталяцій. При добрій охоті [illegible] і вмілому використанню умов можна однако багато напсувати навіть без попередньо обмисленого плану, лише підчас першої розвідки треба не пропустити [illegible] спритно чих обставин і користатися корисної, що навинеться на те оказії. Часто трапляється так [illegible], що підчас розвідки легше і більше можна нашкодити без підготовання і потрібних інструментів, аніж потім, маючи про все докладні відомості, матеріяли і опрацювання. Для того кожен розвідник повинен мати поняття про те, що коли і як псувати, щоб принести ворогові як найбільше

шкоди.

§ 2. Псування колійових ліній.

Щоб грунтовно попсувати лінії підчас повороту найкорисніще висаджувати в повітря невеликі рури або бетони (діяметром до 1 метра), особливо на весні, коли малі струмки мають багато води і можуть значно прорвати насип, а таку шкоду як знищення насипу направити тяжко. Добрим способом розвінчувати рейки. Чинити то належить на кривих, особливо де починається великий спад, ~~або~~ крутий поворот або високий насип, бо тоді виколієний потяг легше зійде з насипу. Найлучше підривати на середині кривої. В тих місцях звичайно стоять стовпчики з табличкою, що показує радіус заокруглення (напр. R=200, 500, 1000 сажнів). Чим більший кут, тим краще. На кривих укладені рейки, вигнуті що до відповідного радіуса, ~~...~~, тому знищення такої рейки значно утруднює поправку, бо добрання рейок ~~...~~ того самого вигнуття є досить трудне і вимагає довшого часу, часто ще треба доставляти її з значної віддалі. Добре знищувати колію відразу в кількох місцях так, щоб не можна було всіх ушкоджень направляти одночасно, лише ступнево одно за одним. Не треба псувати в місцях, де близько складені запаси будівельного матеріялу, як рейок, балок, бетону, бо не буде то великою шкодою для противника, який в короткім часі те поправить, маючи матеріял під рукою. Робити це можна лише тоді, як є час і можна спалити все. Коли є час можна скласти [illegible], спалені т.зв. стовпи і рейки на них і все те спалити. Таке знищення є дуже важливим. Однако все це можливе до виконання з огляду на потрібну на це кількість часу.

§ 3. Псування колійової станції.

Знищувати станцію не значить це знищити її всю разом з забудованнями, що вимагає багато матеріялу, часу і людей. Досить попсувати ті частини, яких знищення уневможливлює транспорти, ваги

водотяги, закладаючи набої коло шлюзів і вен-
тузів і інших частей [crossed out], бо шлюзи і венту-
зи звичайно лежать в студеньках, до яких най-
легше достатися. В Росії тепер брак тих частей, що
утруднює їх поправлення.

§ 4. Псування ліній і приладів ліній телеграф/телефон.
При нищенні повідомлень ліній і станцій необхідним є ни-
щення телегр. сполучення. Станція з зіпсованим
телеграфом не може порозумуватися з сусідніми
станціями ані попередити їх про ріжні випадки. (На
що такий треба звернути увагу при виборі часу для
вчинення замаху, щоб висадити колії до прибут-
тя потягу). Найлегший спосіб порвання телегр.
лінії є обтинати ножичками дріт і кінце заховати в ліс,
бо зіставлення дроту на місці шкоди помагає
ворогові віднайти його і скоре поправлення.
Радикальний засіб нуте є спилювання телегр.

156

Офензивні постерунки (Тимчасові правила про провадження організац.-розвідчої служби на офенз. постерунках Є.В.II Н.Д і Л.) Цілком таємно
Лише для вжитку службового

Загальна частина.
Розділ I
Засади

§1. Організація оф. постерунків оперта є на нац. елементах, достарчуючих політ. групами, що перебувають на тереті Польщі і провадять антибольшевицьку акцію.

§2. Людський матеріял, достарчений цими політ. угрупованнями мусить бути цілком певний. Люди, що працюють для леаб. користи уживаються лише в виняткових випадках.

§3. Оплата за розвідчу службу на офен. постерунках повинна давати змогу екзистувати службовцям тих постерунків. Оплата за окрему розвідчу працю лише в залежності від вартости здобутих відомостей виплачується. Нагородою за доручені відомості мусить бути моральне задоволення від добре виконаного обовязку.

§4.3. Усі службовці постерунків як мужчини так і женщини повинні бути трактовані нарівні з гідністями або козаками, залежно від степеня, який мали в своїй армії.

§4. На всіх керовників оф. постер. покладається обовязок щеплення повищих засад в підлеглий їм персонал.

Розділ II. Завдання.

§5. Служба оф. постер. розпадається: на розвідчу офензивну службу, розвідчу оборон. службу (спеціяльну) і організаційну працю в межах отриманих спец. інструкцій.

§6. Завданням оф. постер. в закресі оф. розвідчої служби є достарчення всіх [illegible] на [illegible] відтинку з ~~погляду~~ точки військового

§7. Завданням оф. постер.ів в закресі обор. розв. служби є контроля праці неукраїнського персоналу на постерунках і відповідне опрацьовання того персоналу

§8. В закресі організаційних праць обовязком оф. постер. є виконання (здійснення) ролі етапових пунктів у відносинах до тих політ. угруповань, яких членами є укомплектовані постерунки, і метою уможливити диверсійну акцію, провадженну

тими угрупуваннями на ворожому терені.

Розділ III. Органи ~~служби~~ орг.-розв. служби на Оф. Росте...

§9. Цілого службою оф. н-к керує Шд 3. Екс. О. II. N. D. шк. L.

§10. Організацію розв. служби, вишкіл персоналу і обсадження під-дівок нооф. н-х переводить W-3 в порозумінні з W-I Е. О. II. N. D. шк. L. по апробуванню і згідно директив шефа експозитури.

§11. Терен дії перев. праці ворожих оф. н-к W 3 Ек. О. II N. Дир.

§12. Оф. н-к тепер складається з керовника н-ка, за-ступника, 2 канц. підофіц., 3 кур'єрів і потрібного числа розвідни-ків, щоб не перевищало одначе 5.

§13. В загальне праці організаційний оф. н-к ділиться на відділ становий, транспортовий і розсмотрення. W загальне служба оцінки розв. на відділ організаційний і евіденційний. До організаційного належать справи довбору (вербування) розв. персоналу, організування конфіденціальних підгрупувань, орг. радіофонових пл.

До евіденційного належать провадження досьєв:

1. Дислокації ворожих сил на ротнім відтинку (мапа і ordre de bataille) 2) досьє про маг. стан ворога (уморду-вання, озброєння, засоби в живності, амуніції, тяготи, взагалі ...) 3) досьє про моральний стан, вояків на рот. відтинку (настрої, бунти, шукосчена, вахування до населення 4) досьє звітів розшукуваних осіб 5) Дневник воєнних відносин (розшукання) в рот. групі з відзначенням що-дня дністених мереж брутто собою сторін 6) досьє про організацію ворожих тилів в районі рот. групи (бази, склади живності, мап одягу, амуніції, склади амуніції, шпиталі і т. д.) 7) досьє довбування і теру, комунікації на ворожих тилах в районі рот. групи (стан доріг сухопутних, водних, залізничних ліній, протяжна ік справ-ність, максимальна швидкість і спосіб поновлення 8) досьє і мапи що до служби зв'язку на ворожих тилах в районі рот. групи (сіть телеграфічна, телефонічна і скорова) скорість реперації, дислокація ремонтних майстерень, кількість обслуги, технічна кваліфі-кація служби зв'язку 9) Персонал ворожих відділів в районі рот. групи як на рот. відтинку (від ком-рів баонів і довгорогів 10) Органі-зації 2 відділу зі спеціальним інформаційним відділом 11) Орга-нізації ворожих військ на рот. відтинку і в районі рот. групи. 12) Досьє і мапи ворожих дезинформації – як також економі-чної досьє, мап, редагування розв. меледунків, видання комунікатів для рот. підгрупувань, засоб. переглядування від-мінної розвідки в мапі, екстрату, шкіцу і т.п.

12. Досьє в місць / збов'язанням ЕКОН. пеш. досьє / зсувуваного терену.

§14. В закінченні служба ділиться на бігові [?] слідчу і контррозвідчу. До слідчого належить керування акціями обсервації і слідження підозрілих осіб на терені постою, до контррозвідчого — проведення контррозвідки.

§15. Окрім зазначених органів розв. служби на оф. н-к в залежності від місц. умов встановлюються центр. плацівки зв'язку і через окремі яких в кожнім окремім випадку окреслює кер-ник оф. н-ка згідно з вказівками Ек-ри.

§16 Такі плацівки в центр. місц. своїх, що мають тільки значення організаційне є безпосередньо і повідомляють про це відповідного кер. оф. н-ка.

§17. В звязку з тим для переведення в життя завдань безпосередніх Ек-ри кожний оф. н-к має до їх розпорядження вказання Е-рові кількох розвідчиків.

§18. Штабова [?] мобілізаційна плацівка (центр) складається з коменданта пл-ки і одного кур'єра.

Розділ IV Службова залежність.

§19 З огляду на конечність централізації розв. служби кер-ка оф. н-ків є залежні в справах дотичних служби розв. від Ш I Е.

§20. У всіх інших справах керовники оф. н-ків залежать від Ш З Е.

§21. Плацівки безпосередньо підлеглі Ек. (§16) залежного просто від Ш I, в господ. відношенні мусять бути приділені до найближчих оф. н-ків.

Розділ V. Персонал.

§22 З огляду на конечність однорідного трактування розв. служби і взаємного співділання розв. органів, відповідно [?] визначення керовників оф. н-ків Ш I шефові Ек-ри.

§23 Керовниками оф. н-ків мусять бути тільки офіцери А. П. На становище к-ка плацівок, канц. і заступників к-ків мусять бути старшини чи цивільні особи, що пройшли спец курс вишколу при Ш З Е.

§24. Для забезпечення повної таємничості праці оф. н-ків добір персоналу н-ку відбувається в порозумінню з керовником даного н-ку.

§25. Шеф Ш З в разі переводження праці к-ка оф. н-ку подає про це до відома шефа Ш I і прохання про усунення мусять бути узгіднювані в місць. децизії шефа Е.

Розділ VI. Штати

§26. Штати оф. н-ків устал. в такий спосіб: 4 офіц., 5 підофіц., 1 кресленик, 1 маш-ка. Плацівки — 2 оф., 1 підоф.

§27. В разі поставлення даному н-кові завдань для виконання яких наведені штати окажуться недостатніми, Ш З має право відповідно до завдань штат збільшити, представляючи про це на затвердження шефу Ек.

§28 оф. н-ки мусять бути заосмотрені у відпов. засоби комун.
Для оф нка призначаєтся – пара коней, 1 кінь верх. і бричка; для
підхорунжого – 1 кінь і бричка.

§29. В [illegible] місцях [illegible] охочими і [illegible] кравиччини і канц-персонал. Розвідчики і курієри не [illegible] під увагу

Розділ VII. Шкільництво

§30 Шкільництво персоналу оф н-ків має завданням приготовати відповідне число вишколених і [illegible] кованих працівників для них н-ків oraz zaszczepienie zrozumienia konieczności укр-пол-рос. в [illegible] Армії а також в цивільному суспільстві

§31 Шкільний спец. персоналу здобути шкільне в рамах Ш. З. [illegible]

§32. Над програмами [illegible] засад розвідчих в кожній [illegible] чи [illegible] а також і цив. людність мають працювати [illegible] всі оф н-ки і підхорунжі.

§33. Програм спец. курсу вишколу дає в зал. № 1.

Розділ VIII. Провадження розв. служби по оф. нках.

Частина II. Розвідча праця

§55 Розвідну оф. нка переводять за помічу а) безпосередньої розвідчої служби, б) допиту збігців і тих, що повертають з неволі в) добуття і досліджування пенцїв і документів ворога.

безпосередня розвідка

§56. Для провадження розвідки кожний пост-н оф. отримує певну кількість розвідчиків, загальне число яких не перевищує 5.

§57 На утримання розвідчого персоналу кожний оф нк отримує fundusz dyspozycyjny в сумі 50000 мн [illegible]

§58 Кожний з кер-ків оф нків заступивши свій нк і [illegible] в [illegible] мусить замандовати до Є. о ~~[illegible]~~ [illegible] кількости на [illegible] [illegible] розвідчиків, в місяць 5%

§59 Postępowanie з розвідчиками і використання їх на терені роз-відчиків [illegible] [illegible] видані інструкції і накази [illegible] про [illegible] розвідчиків. Накази їх тільки застосувати до нових [illegible] важних праці на оф нках не [illegible] zaнreнс.

Допит збігців утікачів.

§60 Всі що повертають на кордону, що [illegible] ~~[illegible]~~ зголоси-мись на оф. нку мусять бути [illegible] [illegible] переслухані.

§61. По переслуханню К-к нку оф. zatatwia переслуханого [illegible] zaнreнс або відсилає його на свій [illegible] до даль-шого

§62. Про кількість переслуханих кожний оф нк мельдує до Є. в [illegible] рапорті

§63. порядок допиту, наслідки переслуху, дальше [illegible] [illegible] з [illegible]

ними мат-ли і перешуканими подає таб. ч. 2.

Документи

§64 Здобувати документів з відомостями про обсервуємий терен, в pierwszej razie лінії, оригінали наказів з даних організації, операції, забезпечення і т. д., армії больш. взагалі, стосуючих ся відтинків на рос. відтинку – зокрема належить до обовязків посадників і т. д. [illegible] пошукових.

§65 Досліджувати і використовувати останні док-ти передаються 9 ОП ч. Д-4 А безпосередньо по одержанні їх від оф. п-ків.

§66 До обовязків керівників оф. п-ків або окремих пошукових належить зараз здобувати, забезпечувати і пересилати до 9 згаданих док-тів і наказів.

§67 Для здобуття док-тів і наказів з рос. терену керівника оф. п-тів мусить wytężyć всю свою інтелігенцію розвідку, оперативно в [illegible] рос. [illegible] розв., організуючи [illegible] або виміну (матеріял до виміни спец. приготовлений) документів.

§68 Оф. посадники або пошукові надсилають до 9 негайно по одержанні всі док-ти, що мають характер дійсно [illegible] і тактичне [illegible] середніх [illegible], а) накази і [illegible] організації, розвідки і операції з обсервованого терену, б) документи дотичні персоналу рос. армії, в) [illegible], г) все інше, що може значити для своєї розвідки.

§69 Керк. оф. п-ту проводить шукає здобуття документів, котрі дати здобуть і відсилає док-ти.

Часть третя

Зужиткування відомостей

§70 Зужиткування полягає на 1) оцінці, 2) зясуванні, 3) використанні отриманих вістей.

Оцінка

§71. Оцінюючи відомості належить виходити з того заложення, що тільки док-ти і вісті з 3 різних жерел однаково освітлюючі дану справу є цілком певні.

§72. У відношенню до інших відомостей належить піддати їх суровій аналізі і zestawieniu з іншими даними уже раньше одержаними для даної справи. Аналізувати треба раньше жерела відомостей, дороги якими вони попадають, як і саму особисту натуру інформатора, який дуже часто свідомо чи несвідомо [illegible] сильно індивідуальне річ тою на освітлення кожної справи.

§73 Опріч оцінки правдивости кожної інформації мусить її оцінити і з точки погляду важливости її до воєнно-політ. ситуації.

§74 Що успішно переводити службу цього роду од нки мусять бути в найтіснішому получению з ЕОПН-ами і з органами розвідчими власними і півчувалами на пограниччу. Поряк служба од нків має метою не збирання як найбільшої кількости учкових інформацій, але збирання тих потрібних з огляду на наші заміри, — які означовує ЕОПН ами, і поміч на загальну ситуацію інформаційну од нка.

§75 В стосунку до кожної інформації важливої а не цілком певної належить дати і вчинити слідуюче пошукування щоб її потвердити або заперечити.

<u>Згруповання</u>

§76 Завданням од нків є також згруповання певних відомостей а) що мусять бути з них бу [illegible] картотеки, б) щоб в ряді подальших відомостей уводити цілостний образ.

§77 Для осягнення цих завдань належить відомості [illegible] по рубриках і подавати їх і відповідно [illegible] мельдунків

1) Що з дня мельдунок ситуаційний а) ситуація [illegible], б) — в границях часі, в) настрій цив. людности, г) важливіші зарядження цив. влади і війська, разом складного мельдунку негативні

2) Розвідчий мельд. що тижневий а) дислокація війська, б) організація війська, в) заосмотрення в., г) військові перемови і ціни на дан. відпр[иски], д) рух транспортових, е) настрій війська, ж) настрій людности, з) уяда [illegible] кмітливості повинен. [illegible] в війську [illegible] обсервованого війська (календар — критичн. — [illegible]) і) цілковитий обсервування відтак

3.) Що річний мельдунок про розв. рух а) кількість обсаджених розвідчиків, б) — пересланих, в) — [illegible] за кордону, г) їх заповнення

4) Що місяця мельдунок організаційний а) організація, б) персональні, в) ситуація зорганізованих [illegible], г) діяльність, д) успіхи важної праці, е) стан касси.

§78 Рапорти про надходження з поступок, мельдунки від конфідентів зорганізованих осередків, мельдунки від резидентів і так-мо офіційні [illegible] виказують [illegible] все вище подані справи як одну цілість. Обов'язком кожного [illegible] од нка є провадження в своїм закресі спеціальних досьє в міжах §13. даної інструкції, має од скартотеки, водночас кожної з подальших справ окремо, це бідше є [illegible] (напр. в дислокаціях військ за обсервованого відтинку може бути спец. досьє і мати [illegible] дислокацій штабу і складів заосмотрення). Лише при конечній перевірці переглядавши того можна мати певність, що кожна подробиця не [illegible] серед інших, але [illegible] відповідне і [illegible] місце до вишукання.

§79 [illegible] відомості мусять бути [illegible] аналітичної праці систематично [illegible] до творення з відомостей і відрубів отриманих подробиць [illegible] [illegible]. Найважливішим при [illegible] завданням є уміння випадкових річей

– [illegible] засадничих і [illegible] [illegible] правдою [illegible]
[illegible] [illegible].

[illegible] відносин.

§80. Засадою [illegible] відносин є [illegible] [illegible]
[illegible] ЕОШНД ч. [illegible] [illegible] потрібно.

§81. Для [illegible] повинного [illegible] [illegible], що [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] є обслуговання власного [illegible]
[illegible] (Є.Ш.Н.Д. ч.г.) Другим завданням є [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] органів (що находяться в [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] органів [illegible] [illegible] [illegible] Два – в [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] справах власне Дво [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] через [illegible] н-ка [illegible]). [illegible]
[illegible] в себе [illegible] всіх [illegible] через [illegible]
[illegible] завданням підпорядкованих і [illegible] (власне
[illegible] завдань [illegible] і [illegible] [illegible]) [illegible] і [illegible] завдань
не [illegible] [illegible].

§82. [illegible] ОШНД ч.1 обслуговує [illegible] [illegible] водночас
[illegible] [illegible] і [illegible].

§83. [illegible] [illegible] і органи [illegible] обслугову-
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible], [illegible], [illegible], [illegible] і [illegible].

§84. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible], що [illegible]
по [illegible] [illegible] в ЕОШНД ч.1.

Розділ IX. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].

§85. [illegible] для забезпечення службової таємниці і [illegible]
[illegible] під [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
в [illegible] [illegible] потреб. деф. службу.

§86. Деф. службу на [illegible] організує [illegible] [illegible] [illegible]
і [illegible], щоб була вона [illegible] виконувана в [illegible] §85.

§87. Для [illegible] повинного [illegible] [illegible] може [illegible] в [illegible]
му [illegible] [illegible] за [illegible] ЕОШ [illegible] [illegible], [illegible] або [illegible]

§88. Органи [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] для забезпечення себе в [illegible] §85
[illegible] [illegible] Дво [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]-її
[illegible] [illegible] право [illegible] [illegible]

§89. При [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible], [illegible] влади.
[illegible] до найближчої [illegible] ~~влади~~, [illegible] [illegible] [illegible]

§90. При [illegible] [illegible] [illegible] в [illegible] [illegible] [illegible] на [illegible] [illegible] оцінку.
[illegible] за [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] або пропаганду які за

§91. [illegible] [illegible] і [illegible] справедливості [illegible] [illegible] до [illegible] суд. влад.
зраду службової таємниці [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] або

§92. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] службової, [illegible] або [illegible]
[illegible] в [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] і [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
до ЕОШ в [illegible] не [illegible] [illegible] або

§93. Не [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] власті [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] в [illegible], [illegible] [illegible] [illegible]. [illegible]

§94. [illegible] §92 [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] в [illegible], [illegible] [illegible] [illegible], [illegible] їх [illegible]
[illegible] [illegible] є [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] підозріли [illegible] або

§95. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] до Е.О.Ш. [illegible] в справах [illegible] [illegible] [illegible] їх

§96. Не [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] в справах
[illegible] до суд. влад.

§97. [illegible] [illegible] і [illegible] [illegible], які в [illegible] [illegible] [illegible] будуть [illegible] до
Е. [illegible] [illegible] [illegible] є [illegible] [illegible] [illegible] до ЕОШ [illegible] [illegible] [illegible].

1) загального стану умов [illegible] в районі дії од. пка, г) воєнна ситуація д) [illegible] і [illegible] польської і її методи, прошарки, наслідки е) стан чужого [illegible] [illegible] ж) пропідерживані організації серед [illegible] в відн. пограничних з) висновки і уваги.

§98 Надсилають повністю [illegible] матеріяли [illegible], що кк одних в силу спазами мусив би пересілити спец. акції. Навпаки, [illegible] праця [illegible] обовязково [illegible] од пку. Натомість [illegible], що може бути зібраний на пку мусить бути [illegible] в [illegible] короткого місяця подаваний до кк. по [illegible] схемі

§99. О важливіших по погляду [illegible] випадках (напр. [illegible], [illegible], [illegible] повертає і [illegible] матеріял [illegible] негайно до [illegible].

Розділ X. Політ. праця на пках

§100. Завданням керівників од пків в ділянці політ. обслуговання є: а) [illegible] в [illegible] на теренах, що обхоплює діяльність од пк, б) [illegible] які [illegible] [illegible] на [illegible] політ.-х [illegible] в спосіб [illegible] для [illegible] в) [illegible] політичної влади і адміністрації на [illegible] [illegible] [illegible] в своїй [illegible] [illegible] [illegible] М. [illegible] пропаганди (відозви, плакати, [illegible], [illegible] в [illegible] в спосіб [illegible])

Сказане повинно [illegible] к-кам од пка передовсім до подання [illegible] образу о ситуації політ. на [illegible] [illegible] [illegible] і [illegible].

§101. Кк од пка мусить докладно [illegible] [illegible] [illegible]. [illegible] [illegible] в контакт особистий з [illegible] політ. і нац. [illegible]

§102. Кк од пка в ділянці [illegible] праці мусить [illegible] повну координацію з [illegible] [illegible] [illegible] інструкцією.

§103. Кк од пка обовязаний [illegible] на [illegible] [illegible] [illegible] елементів ворожих [illegible] і [illegible] [illegible] [illegible] і [illegible] відповідної акції з нашого боку.

§104 Кк од пка [illegible] проект плян пропаганди на своєму [illegible] і [illegible] до W. 3.

§105. [illegible] кка од пка має [illegible] [illegible] пропаганди політ. [illegible]

§106 Кк од пку в ділянці обслуговання політ. [illegible] що [illegible] в [illegible] по [illegible]: а) політ. ситуацію (див. §13 р12) б) [illegible] і адмін. [illegible] політ. [illegible] в) політ. [illegible] [illegible] [illegible] пропаганди

Розділ XI. Преса.

§107. Обовязком кка од пка є [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] і [illegible] [illegible] їх до [illegible]

§108 Др. обовязком к-ків од пків [illegible] преси є надсилання [illegible] [illegible] [illegible] [illegible], що обіймають [illegible] випадки в [illegible] [illegible], [illegible] [illegible] і [illegible]. Пресові [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] до [illegible]

§109. Кількість надсилаючих [illegible] в місяць не [illegible] [illegible] [illegible] надсилати [illegible] раз на місяць пресов. [illegible]

§110. [illegible] [illegible] місц. влади [illegible] [illegible] що до преси [illegible] негайно [illegible] до [illegible] —

§111. [illegible] кки од пків обовязані раз на міс. [illegible] [illegible] [illegible], в якому подати в характеристиці політ. [illegible] преси місцевої і [illegible] її до [illegible] [illegible] [illegible] і до [illegible] [illegible]

§112 Кки од пків [illegible] [illegible] [illegible] нав'язують контакт з представниками місц. преси і впливають на них в напрямі вказаному [illegible] в [illegible] [illegible] [illegible] інструкції. Інспірування преси може відбуватися лише в [illegible]

§113 Кки од пків мають [illegible], щоб [illegible] [illegible] [illegible] на [illegible] пку в [illegible] [illegible] [illegible] [illegible], [illegible] [illegible], [illegible]. Про [illegible] [illegible]

Розділ XII. Фінанси.

§116. Од пки [illegible] [illegible] в міс. [illegible] в [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

§117 [illegible] од пків [illegible] [illegible] з [illegible] [illegible] [illegible] до міс.

§118 [illegible] " і [illegible] [illegible] в [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

§119 [illegible] од пків [illegible] [illegible] може бути [illegible] [illegible]

§120. Од пки [illegible] [illegible] не [illegible] 20 дня [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] для [illegible], [illegible] на звязок, пропаганду [illegible]

§121 Касові книги починаються вадарією через нотатки, що містять [illegible] відділу [illegible] носного од-ника, який їх провадив і підписує.

§122. Од-ника, що міс[illegible] обр[illegible] кас. книги, скріпленні [illegible] касовими Кол. Госп. Е. для предложення її шефові Е і направлення до О. II Гл.

§123. Для контролювання грошових засобів призначених на розв. цілі на од-никах [illegible] вашого [illegible] шефу Е, чи шефа W. III

Розділ XIII а Увага

§124. Управління касових всі вашої попередні О. II Два в один або § Н. Д. О. II [illegible]

§124. Управління касових всі вашої [illegible] служба розв. Інструкції касової інструкції [illegible] наказ[illegible] про провадження служби розв. інструкції касової і наказу Л 1015 (чез.) II Два в одно

§125. На провадження [illegible] цих правил додаток од-никам в [illegible] часі від дня отримання їх [illegible]-кам-ників

§126 Докладні інструкції Е доповнять ці правила

§127 Всі [illegible] обов'язані до [illegible], які в цих правилах [illegible] на [illegible] при [illegible] їх [illegible]

Розділ XIV Часть оперативна

§128. К-ник од-ника Е визначений Е од. W. П.

§129 Заступник к-ка од-ника Е в [illegible] к-ка од-ника через шефа W. З Е од. [illegible] в. чи рос.

§130. Заступникам к-ка од-ника має бути [illegible] розвідника.

§131 Старший розвідник не виявляючи свого од. [illegible] цілу нац.-пра-цю на од-никах, відповідальний [illegible] перед к-ком од-ника

§132. К к од-ника якого[illegible] ст. розвідник ([illegible]) відповідальний в [illegible] праці [illegible] в § 131 перед шефом W З Е.

§133 Од-ник має завдання: в [illegible] § 131 [illegible] до Рос. осіб направлених через W З Е і [illegible] до [illegible] осіб, що [illegible] з Укр. і Рос. їх контролю і [illegible]

§134 Для найдокладнішого виконання § 133 к-к од-ника [illegible] ст. розвідки [illegible] [illegible]

§135 И [illegible] § 133 [illegible] од-ник через [illegible] [illegible] установлює [illegible] безпечні місця для переходу границі, [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] для виконання чого [illegible] мусить мати відповідну схему свого відтинку

§136 Для перевірки на [illegible] осіб [illegible] ст. розв. [illegible] [illegible] на [illegible] [illegible] і тих, що [illegible] [illegible] документами, направлені до W З Е.

§137 Завданням од-ника Е [illegible] певних і [illegible] для [illegible] укр. і рос. людей, що можуть приймати і направляти далі осіб що [illegible] Рос.

§138. Од-ник враз з нач. персоналом мусить дбати про найкраще провадження служби розв. в [illegible] цих [illegible].

§139 К-к од-ника ~~[illegible]~~ [illegible] і [illegible] [illegible] персоналом нач. [illegible] інструкції праці і контролю [illegible] [illegible] [illegible]

§140. Ст. розвідник для [illegible] [illegible] [illegible], [illegible] і [illegible] [illegible] до W З Е [illegible] про середні розвідні, що [illegible] осіб [illegible] на [illegible] і [illegible] до Е. Що [illegible]-організаційні показники виконаних праць, [illegible] [illegible], [illegible], а також [illegible] праці на [illegible] [illegible]

§141. Ці [illegible] мусять бути писані в мові, якою володіє ст. розв.

§142 [illegible] ст. розвідка за вхід і вихід контролюючого к-ка од-ника

§143 Контрольна к-ка од-ника [illegible] в [illegible], що всі [illegible] ст. розвідки мусять бути адресовані на од-ник і переходять через загальний [illegible] даного к-ка, всі [illegible] ст. розвідка, що переходить рівно ж через [illegible] од-ника мусить бути підписана

[illegible] одиниця, скінчився ст. розд. Наказу на цю ст розписка мала бути
підписана Наказом ВУЗ [illegible], скінчився одноосібну [illegible].

8144 Лінія розграничення одиниць з підвищенням на видання [illegible]
[illegible] Керівні Одиниці [illegible].

Щоби [illegible]) во речах і того перемогти треба було досконало знати.

Працюючи зараз в напрямі ~~свого завдання~~ завдання свого відділу я частенько потрібую деяких даних для ~~[illegible]~~ увечення ~~[illegible]~~ сої того чи іншого питання, того чи іншого становища на окупованій Україні. Знаючи, що при П.К. є пресова секція і на власні очі бачивши велику силу преси, ~~[illegible]~~ московсько-~~комуністичної~~, московсько-антикомуністичної, польської, української, чеської, німецької, я рахував, що моя справа з цього боку більш-менш забезпечена. Але гола дійсність переконала мене в як раз протилежному. Як раз при цій силі пресового матеріялу я (та думаю й інші співробітники), як виявилося, зовсім не забезпечений необхідним мені матеріялом.

Прочитав я один пресовий звіт в 20 сторінок ~~з [illegible]~~, прочитав другий в 30 стор., загаяв силу часу, але як раз в тих звітах нема того, що мене цікавить, а щоб відшукати те, що мене цікавить, я мушу ще більше загаяти часу – перечитати

яких тут собі вилашовують неможливо відшуковувати та-кеж. А що як перечитавши, я так дочитаю зараз і не найду?
І у мене виникає питання, для кого і для чого лежать газети у пресовій секції, для ко-го і для чого потрібні ті звіти, в яких я не можу знай-ти вказівок на ті питан-ня, що мене ~~дуже~~ доконче потрібні, для кого і для чо-го потрібна праця та-кої пресової секції, від якої не можна мати кори-сти чи допомоги в ~~праці~~ службовій праці.
Ясно, що пресова секція роз-почала свою працю без вся-ких планів, провадить її без певної обміркованої систе-ми і вимагає реоргані-зації.
Щоб вишуковувати потріб-ні мені матеріяли, я му-шу ~~знову~~ [дублюючи] переводити працю пресової секції: брати що день пев-ну кількість газет і робити собі з них вирізки і так щодня. Ба-чу, що наш. і інші відділи теж саме роблять. Бачу, як щодня і Красовський прочитує певну кількість часописів, та звичайно [illegible] робить, бо може і поряд

спеціяльно і н. керовник транспортового відділу. і н. ке-ровник адмін.-госп. відділу.
Коли ж пресова на таку систе-му, яка вже вимагає удоско-налення сама собою, то і в цім разі треба удоскона-лити ~~то~~ таку систему: най тоді керовник пресової сек-ції, або будь-хто інший рів-номірно ~~над~~ розподіляє між-нами ці часописи, бо, напр., зараз я маю можливість пере-глядати лише часописи за березень і рочно, що з того ча-су по сей день вийшло в совітських республіках, хоч як воно не наганяється, я все не зроб-лю на свої сили. І я вже стримуюсь з іншими відомо-стями, що надибую в берез-них часописах.
Чи сяк чи так, а все ж зда-ється мені, як що з певних [причин залишається так, то] не поліпшиться, ~~то~~ пресова секція лишиться служити для [illegible] праці, а не навпаки.

163

Всі ті відомості, що надходять до нас з різних кінців світу, і Московщини і окупованої України ясно малюють нам той стан розкладу анархії, до якого в цей час дійшли ці дві держави завдяки голоду і повному завмиранню господарчого життя. І з дня на день цей стан погіршується і там неминучо і прискореними темпами йде до ліквідації комуністичних урядів. Отже момент, який переживаємо, є дуже важливий, і на ньому багато залежить наша справа. Вирішуючи ту чи іншу організаційну [illegible] праці по утворенню УНО. До антикомуністичного перевороту в Московщині УНО мусить підготовитися в повній силі. З огляду на це до сеї пори вже розробимо всі необхідні для праці [illegible]

структурі і відзиву (підсумки), стала
на черзі робота по ~~розпочатку~~ підго-
товці і виставці керівників ас…
(не рахуючи Києва)
На всі сім округ і 51 районів в першу
чергу для утворення ~~до~~ б політ бенерів
потрібно як мінімально кількість
21 керівників. З огляду на велику
відповідальність, що покладається
на цих перших організаторів такої
важливої справи, (як уже) що до того мусять
це посади цілком відповідати на-
раціі, вони мусять відзначатися
максімумом рідних здібностей:
мусять бути людьми цілком довіре-
ними що до моральності, мати всі
якості доброго політичного і громадсько-
го діяча, з широким світоглядом, великого
освіченого, (добре) швидко орієнтуватися в можливо-

ту тих революційних подій, розуміючи,
що взяли на себе виконання повагу серед
оточення своєю ~~внутрішньою~~ духовною
внутрішньою силою, ~~рішучого~~ але і всієї
його рішучості, але тої рішучості, що
відсвічують від кожного руху і слова
і виходять з самих великих ~~переконань~~
в не лише галасливо ~~слова~~, тихо
По можливості це мужчина був рангу [illegible]
[illegible] Біви-мени, відомий серед [illegible]
по [illegible] тут і на Вкраїні увагу
свої верстви, ~~[illegible]~~ не кажу вже про [illegible]
що з націоналістичного боку без [illegible]
[illegible] і будучиного.
Я, що довгий час був обізнаний від без-
посередньої політичної праці, ~~[illegible]~~ не брався
на себе відповідальності за такого керівни-
ка і натхненно виконання, щоб обрати канди-
датів відбулося по згідливому порозу-
мінню між Вами, п. Генціана, і п. Головина.
Обидва з цих кандидатів му-
[illegible].

сягу [разом] дуже високі місцях в організаційній ієрархії, тому всякі в цих ~~21 місяці~~ двох десятків місяців місяців були особливо рекомендовані.

Кооперативна будуть дано їх потреб-ро- ~~підготовлювано до заняв~~ приміщення, зі завданнями УНО і їх майбутньою працею на рідній землі. Для цього ~~мі~~ потрібне є утворення відповідних курсів що особо спеціальних програмо-ві.

Пробуджуть розклад курсів

		Викладач
1. Фізична Геогр. України	потрібна для ~~для користування~~ в на ~~їх підготовка~~ міру великих підго-товок, необхідних при вивченні пізнав розвитку України для праці УНО	п. Іванів
2. Економічна географія України (порівняно з Росії), статистична сільсько-господарська, доступні ~~праці~~ і праці на сходи і арандаційні вказівки для пізнавання праці	для орієнтування в майбутній праці	п. Красовський

3. Комунікація і транспорт. Місцеві і краєві ... вказівки для переведення праці	Для орієнтування в цілях	п. Яковенко
4. Законодавство і адміністрація в Сов. Укр. і Укр. ... [illegible]	Для орієнтування в краю	п. Москаленко
Історія малої війни	"	п. [illegible]
Іст. Укр. [illegible]	"	п. Шандра
Військова і політична розвідка	"	п. Коваленко

Курс мав ~~[illegible]~~ [illegible] 10 днів (не більше як 40 лекцій), а тому курсанти мусять бути за весь час добовими грішми, виплачуючи [illegible] обрахунку

На курсанта	на 1 добу	на 10 днів
1	800 мп	8000 мп.
21	12600 мп.	126000 мп

Цеї суми в моєму розпорядженні немає, а без забезпечення грішми курсантів не є доцільним їх викликати, а тому прохаю ~~[illegible]~~ клопотання щодо відповідними чинниками і вимагати про асигнування на цю суму 126000 мп.

Ми ~~[illegible]~~ маємо зараз певні скарги, ~~[illegible]~~ які [illegible] на [illegible] [illegible] ці [illegible] ті організації ці вже [illegible] на [illegible] [illegible] в [illegible] до своїх рук, але [illegible] [illegible] [illegible] спроб [illegible] в свої руки [illegible] [illegible] московськими і [illegible]-

вмілими елементами. І для критичних очей
треба передбачити і розсмотрити справу на-
шої влади в найменших разах. Таким засо-
бом є політична організація цив. населення
України, через УНО.

5. розповсюднювати хороб заразних в краю а особливо в армії шляхом псування і затроювання води в криницях, розпорошування хоробливих бактерій при помочі спеціяльних препаратів
6. Також зорганізувати справу бездротового телеграфу
7. Закладати склади зброї і амуніції.
8. Урядження [illegible] для потайного вдержання [illegible] для агентури, можливе урядження бази для десанту або для підводних човнів.
9. розповсюднювати в армії всілякі панічні чутки
10. ослаблення дисципліни армії шляхом пропаганди, недовір'я до командирів, безвиглядності дальшої війни, недовір'я до союзників і т. д.
11. організувати убивства офіцерів

Виконування завдань [illegible] розпорядку [illegible]

Інтенсивність завдань вимагає відповідно вишколених абверів, інші завдання можна довіряти оказійним [illegible] виконавцям.

З того слідує, що абвері повинні бути вишколеними.

Вишкіл абверів відбувається в спеціяльних школах, де поза загальним вишколом розвідчим, вчать учнів способів, що уможливлюють і улекшують їм також виконання важливих завдань.

Про шпигів.

Шпигів поділяються на:

добровольних і примусових, щирих і подвійних (двоїстих), тимчасових і сталих, рухомих і місцевих (резидентів).

Добровільні шпиги. Діляться на 4 роди стосовно до того, що спонукало їх до шпигунства.

1) Певні особи дивляться на шпигунство як на певного рода ремесло, якому себе присвячують і з якого черпають засоби до заспокоєння своїх матеріяльних потреб. Такими є наші агенти тайної покордонної сторони. Ясно, що інтенсивність їх праці залежить від височини отримуємої винагороди, чим більше їх оплачується або вони сподіваються збільшення дачу і нагород, тим більш дбають про залишення на службі, працюють витреваліше і сумліннійше. Взагалі, з огляду на те, що ці люди уже випробовані і знані своїм начальникам, мають певний досвід, то і відомости, яких вони постачають звичайно гідні віри.

2) Люди, що стають шпигами з мотивів патріотичних або ненависти до чужоземців. Утримування таких шпигів стоїть дешевше, бо ці люди не дивляться на шпигунство як на засіб до прибутку, і відомости, отримані від них є гідні віри уже з огляду того, що праця їх щира і старанна.

3) В певних випадках шпигунством займаються люди обурені несправедливостю, з зависти або з мотивів політичного характеру. Рахувати на їх сталість не можна і вірогідність добутих від них відомостей залежить від причин, що склонили їх до заняття шпигунством.

4) Нарешті часто беруться за шпигунство люди з темним минулим, обтяжені боргами і взагалі покидьки суспільности. Обходять їх лише гроші і вони без скрупулів на бік того, хто більше платить. Відомости добуті через них належить приймати з великим застереженням (скепсисом) і перевіряти відомостями з інших джерел.

Примусові шпиги. Коли наглої потреби агентури, щоб доставити дані про ~~не~~ ворога, висилати людей на фронт і т. п. тоді вибираються заможніших обивателів, переважно сталих в окупованих місцях і перед наданням їм диспозиції (розпорядження) їх лякають, що в разі невиконання завдання, їх майно буде спалене, а сім'ї відіслано до концентраційних обозів. Цей спосіб дуже часто приміняє німу

в окупованих місцевостях Півн. Франції Бельгії Польщі, Так знана француженка з м. Lille Marie Filipponie стала шпигункою під впливом загрози надіслання її до концентр. табору.

<u>Шпигунами ідейними</u> називаємо тих, що служать тільки одній стороні.

<u>Шпигунами подвійними</u> — тих, які щоб набути подвійну винагороду працюють на обі сторони. Ці є скоріш шкідливими ніж корисними, бо роблять більше послуг тим, які їм більше платять. Їх двоєличність звичайно свідчить про їх невірність. Одні кажуть, що вони приносять і те, що використовують їх в цілях введення ворога в блуд фальшивими інформаціями.

<u>Шпигуни постійні</u> служать розвідці або армії довший час і виконують не одно а багато завдань. Вони добре знані і випробовані, а розвідка базується на повному довір'ї. Довга служба розвиває в них спостережливість, скритність і досвід що до виконання отриманих завдань. Часто вони стають шефами тимчасових агентів і керують їх працею.

<u>Шпигуни тимчасові</u>, називаємо рад агентів, що виконують тільки одне завдання. До дальших послуг їх не вживають, бо вони або нездатні або не рішаються удруге іти на розвідку, або не вірять через те, що можуть вони виконати тільки одно окреме завдання.

Що до способу діяння шпигунів поділяються на 2 категорії:

Одні працюють постійно в визначеній місцевості, мешкають там або часто туди приїздять під якимсь будь претекстом, напр. в цілях торговельних, промислових або наукових. Такі шпигуни називаємо місцевими або агентами-резидентами.

Під теперішній час більшість шпигунів належить до цієї категорії. Підчас війни вони оказують великі послуги, в час коли воєнні чини відбуваються в довкружній території, як що вони його у повноті використовують, мають там знайомства і стосунки і з його боку не викликають до себе підозріння. Якщо вони мешкають постійно в сусідній державі, то повинні докладати письмові мельдунки пригожі, часто викорисовують для того посторонніх осіб або агентів-кур'єрів. Мельдунки особисто усні викликають часті поїздки з місця мешкання і тим самим викликають підозріння.

<u>Шпигуни рухомі</u> переходять з своєї держави до сусідньої

в часі війни прокрадаються до ранку, захоплено воро-
жою армією тільки у випадках конечних, коли наприклад
начальство зібрати якісь відомості.
Виконавши завдання вони вертають до своїх і залишаються
там до часу одержання нового завдання.
Так працює більшість шпигів під час війни.
Перебравшись у торговців, пастухів, жебраків і т. п. діста-
ються до ворога, переходячи з місця на місце остерігаються
одначе довгого перебування в одній місцевості або з'явлен-
ня раз другий, w szczególności дуже змінюють свій вигляд
зовнішній, себ-то ~~[illegible]~~ маску (костюм, чіс). Вико-
навши завдання шпиг повертає до свого вивідника. Як
що він довго перебуває у розвідці, то мусить часто пере-
сила[ти] з різних місцевостей мельдунки і використовує
для того посторонніх осіб. Ті особи не вважаються
за шпигів. Шпигами донесення можуть нічого не ~~видати~~
знати, що те донесення ~~[illegible]~~ містить, яку має вартість
чи значення. Повинні вони одначе бути запопадливі[?]
ловкими, вдатними до підступу не тільки вдень а і вночі
при найгірших умовах, одначе їх розумний розвій ~~[illegible]~~
не має великого значення.

Вербування шпигів.

Від шпига вимагається учтивості, спритності, ловкості,
відваги, замилування до своєї праці і т. д.
Очевидно, що вишукати людей, що задовольняли б тим
вимогам, не раз легко. Було б великою помилкою
приписати цю розвідку [illegible] [illegible] о-
[illegible] або теж рахувати, що на вербування шпигів до-
сить обіцянки високої грошової винагороди.
Таке вербування принесло би розвідчій службі більше шкоди
ніж користі. Обираючи шпига треба запізнатися з його
родинним життям, звичками, спосібами моральності,
товариства, в якім перебуває, а часі воєнним треба зна-
ти, які стосунки лучать його з ворогом.
У всіх судових справах з відповідні люди, має стати
лише їх вишукати і закупити (ден. Lebare[?]). Під мирний
час найбільш корисними є ті особи, котрі не [illegible]-

сковської політики на Україні. організація підпольної ~~[illegible]~~ преси.
ж) Нав'язання контакту з польськими нац. організаціями для порозуміння і об'єднання спільної акції проти москвовців і за українську державність; нав'язання контакту з польськими військом вищого для [illegible] і уникнення непорозумінь і помилкових кроків; нав'язання контакту з німецькими організаціями для притягнення їх до антибольшевицької акції, обстоювання укр. державности і скріплення [2] [illegible] і [1] партизанських укр. і польських акцій.

II. Економічний — об'єднати промислові і торговельні організації і установи на Укр. а особливо кооперацію з метою одержання матеріяльної допомоги повстанню. Засобами до цього будуть:
г) Учот всіх промислових, торговельних і кооперативних підприємств, що можуть стати на бік повстання, їх сил і степени придатности для використання.
д) Розвідка економічно-господарського життя і учот господарчої продукції: коні, худоба, вози, скот, хліб, зерно і т. и. серед населення; учот державного майна в руках складах губ. уравкомів, рай(?)комів, а то: цукру, борошна на млинах, шкіри, мануфактури і т. п. і учот скарбниць і кількости вартости в них.
а) Організація службового і робітничого персоналу в антибольшевицькому напрямі, уплянування і переведення страйків, саботажу та ін., організація загального страйку в потрібний момент. Орг. б. [illegible]
б) Підмога повстанню — агітація і пропаганда в напрямі підтримки партизанського руху і загального повстання; організація матеріяльної підтримки з боку кооперації повстанню і уряду УНР., а також з боку ~~[illegible]~~ поодиноких осіб і капіталістичних підприємств, що можливо повстануть ~~[illegible]~~ на Україні.
в) Нав'язання контакту з польською кооперацією і торгівлею.

III. Транспорт. — Завдання: зробити послушним сов. апарат комунікації і транспорту на Україні для використання для партизанських операцій і повстання.

Засобами до цього будуть:

в) Учот всіх фаховиць по транспорту сил, що можуть перебрати керування транспортом на Україні і можуть бути використаними по організації його; учот ворожих сил

а) Організація залізничників, поштовиків, телеграфістів, працівників водяного транспорту в напрямі УНР: ~~підготовлення їх до відповідних~~

б) Підмога повстанчо-підготовчих всіх транспортових сил до відповідних акцій під час повстання: страйків, провокацій, влаштування різних перешкод москалям і т. д. ~~Відозви і підмога~~ Агітація і пропаганда серед зал. робітників в майстернях, депо і т. и. Пристосування залізниць до потреб укр. війська

г) Учот залізничного і поштово-телеграфного майна: паротягів, вагонів, рейок, шпал, ~~і т. д.; учот поштового~~ ~~майна~~ тел. апаратів і т. д.; учот поштового майна; учот продукції зал. майстерень, кількости кваліфікованих і некваліфікованих робітників

д) Учот державного майна на зал. складах і станціях, учот транзиту; учот військових перевозок

2) Завданням Головного Політичного Керівництва є скерувати всі думки, бажання і працю цілого населення України на одну ціль — утворення спільними силами через загальне повстання незалежної самостійної національної держави — УНР. Праця Головного Політ. Керівництва переводиться в трьох головних напрямках: 1) політичному, 2) економічному і 3) пропагандовому.

Кожний з цих напрямів має свої ближче визначені завдання.

I. Політичний — перевести широку політичну організацію на терені України в дусі УНР з тим, щоб об'єднати широкі народні маси під гаслом загального повстання проти московської влади для проголошення самостійної України.

Засобами для цього будуть:

а) Організація адміністрації на місцях (організація влади на перший день після повстання до того часу, коли буде призначено сталу владу з центра).

б) Агітація серед населення з метою поширення і закріплення симпатій до УНР, до уряду її, об'єднання на цьому ґрунті народних мас і інтелігенції, для підтримки укр. військової і партизанської акції, поборення антидержавних і анархістських течій і акцій.

в) Пропаганда державно-укр. ідей серед війська, товариств, народних мас у церквах, концертах, театр. виставах, в большевицьких установах і закладах, наукових, учбових, військових.

г) Підмога повстанню — скерування всіх акцій і співчуття населення на допомогу моральну і матеріяльну партизанському рухові і акціям.

д) Учот сил на місцях, занотування осіб, потрібних для обсадження влади і командирів, занотування ворожих сил.

а) Інформація населення про діяльність укр. уряду і війська, про правдивий політичний і економічний стан в Європі, правдиве освітлення Москви і Європи со-ставлення до укр. нац.-держ. змагань, правдиве освітлення націоналістичного і комуністичного рухів на Заході і на-

Сходу того, боротьба за визволення поневолених націй і їхні досягнення, збір і опрацювання матеріялів що до освітлення перед Європою ма-

33 : 37 : 37 : 54.

14 : 38 : 14 : 14 : 14 : 9 : 14 : 14 : 20 : 14 : 14 : 20



М.

12.8.8.14.12.24.12 — 8.8.8.16.12.8.8.12

1) 161° : 199° ; 45% : 55%.

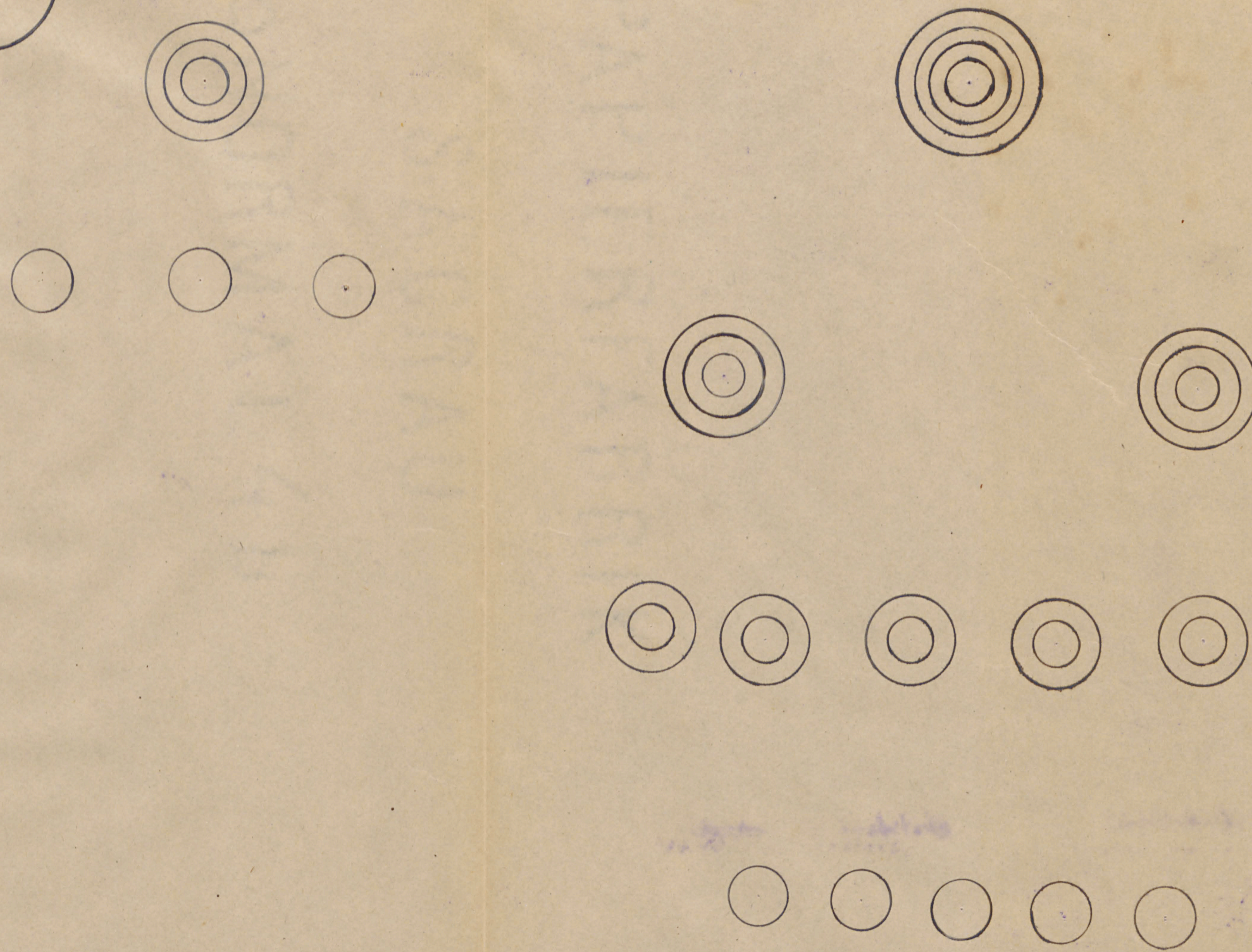
2) 171 : 189 ; 48 : 52

3) 50 : 70 : 240 ; 14 : 19 : 67

4) 126 : 234 ; 35 : 65.

5) 38 : 55 : 267 ; 11 : 15 : 74.

6) 56 : 304 ; 16 : 84.



60.
30.

15

100%

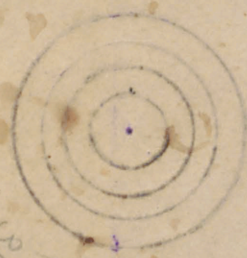
161.

7:10

34 : 42

17 : 21.

60.3 = 180
60.2 = 120



360° — 100%
3,6° — 1%

161 | 30
150 | 5,5
11

55
17
38,5

33.

33 : 37 : 37.54

38,5, 38,5

180
~~360~~.17
~~38~~ 19

= 18
17
126
18
306.0 | 19
161.

360
161
199

45 : 55

~~57 : 45~~

55.

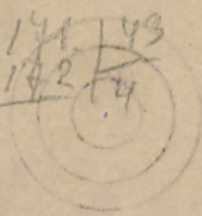
57 : 46.

57
46
97

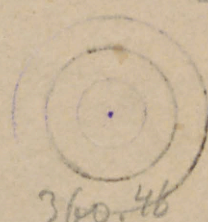
3.2.2.7.3.6.3.2.2~~1.6~~2.4.3.2.2.3
114
20

1610 | 36
144 | 45
170
144
26

12 24 16
8 12 12
8 8 8
14 8 8
12 8 12
54 60 56



190 | 36
180 | 55
190



76
33
55
16.4

360.46
97

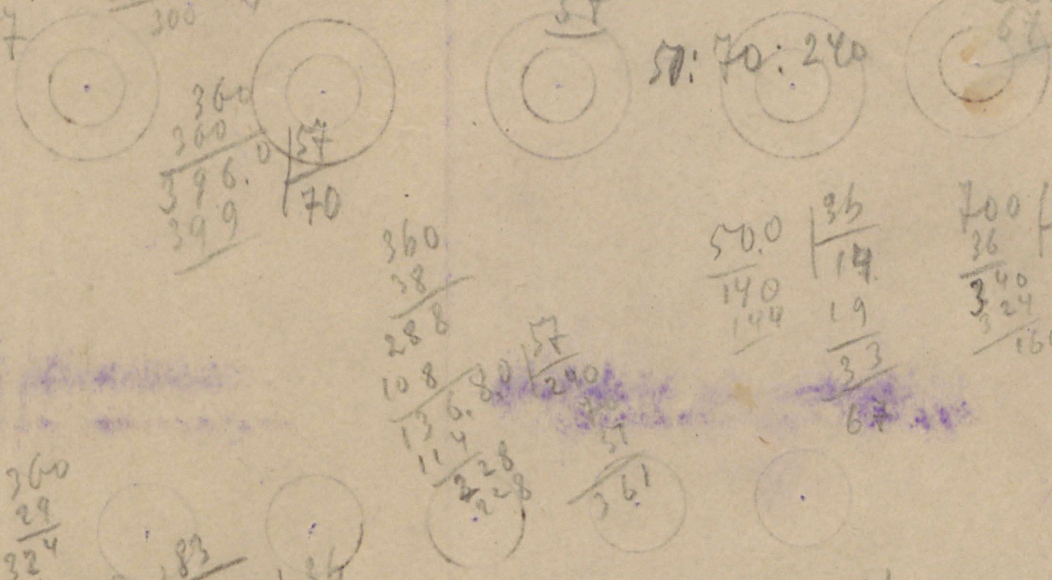
360
46
216
144
165.60 | 97
97 | 1710 | 36
686 | 144 | 48
672 | 270
80 288

38 : 8 : 11

170.

8
11
38
57

360.8 = 2880 | 57
285 | 51
57 300



57 : 70 : 240

54 : 29

360
360
396.0 | 57
399 | 70

83

360
38
288
108
136.80 | 57
114 | 240
228
228

57
361

500 | 36
140 | 14
144
19
33
67

700 | 36
36 | 19
340
324
160

63 : 13 : 9.

360
29
324
72
1044.0 | 83
83
214
166
480

1260 | 36
108 | 35
180

85

380 | 36
20 | 11

26

72
~~360~~.9
~~85~~
17

848 | 17
51 | 38
138
136
19

72
13
216
72
936 | 17
85 | 55
86 | 38
93

360
93
267

550 | 15
190
180

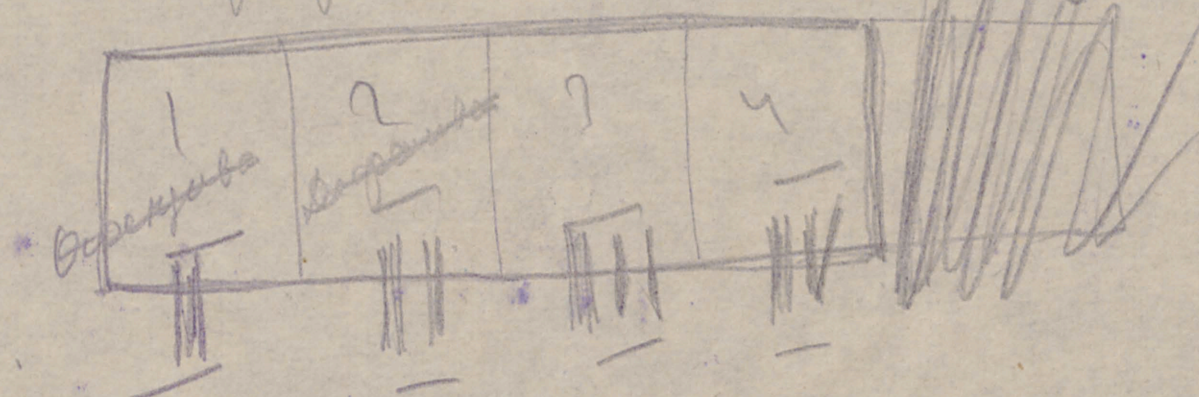
71 : 13 : 30
90
~~360~~.13
84
~~71~~
7

390 | 17
40 | 56

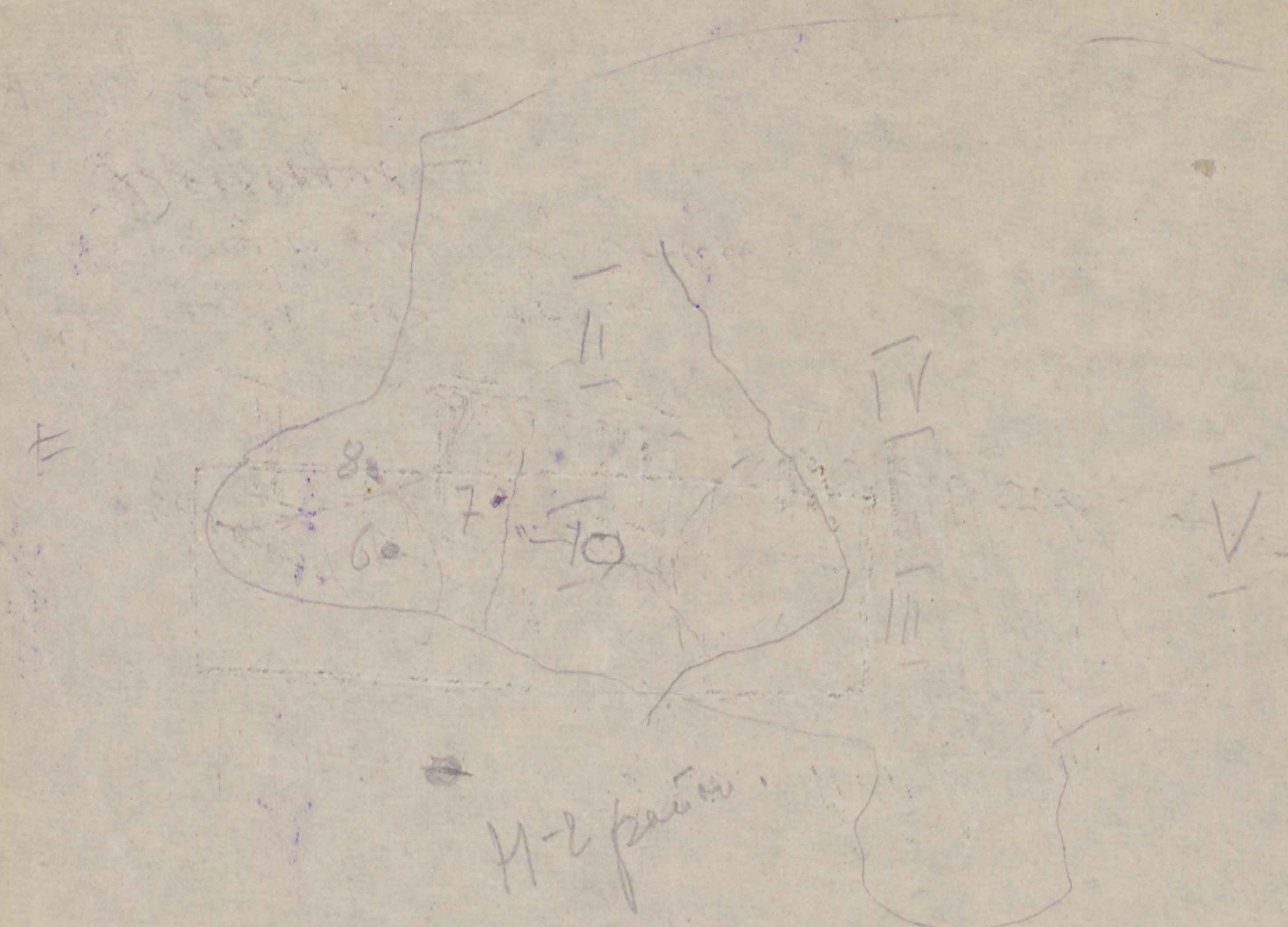
360
56
304

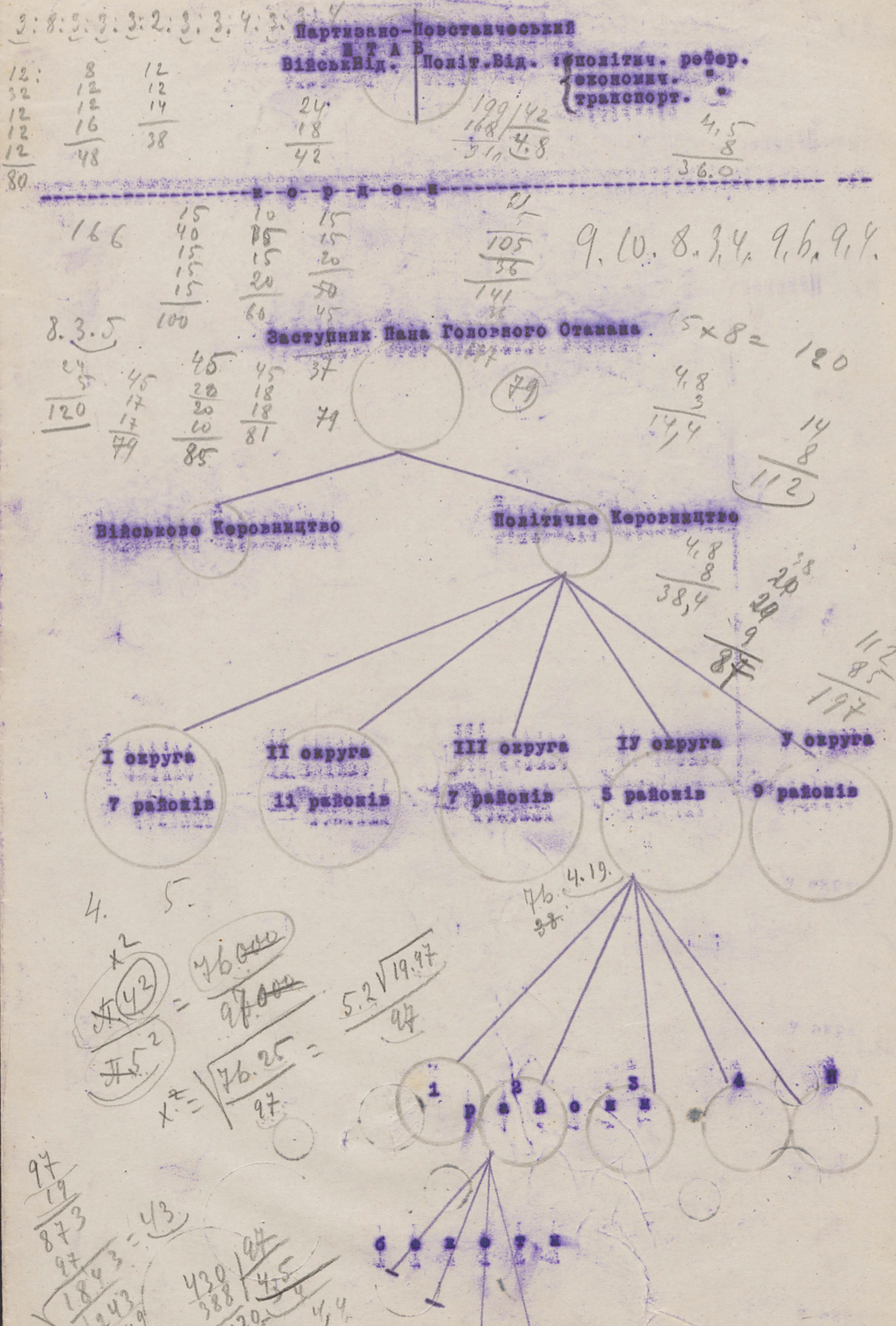
570 | 36
200 | 16
180
20

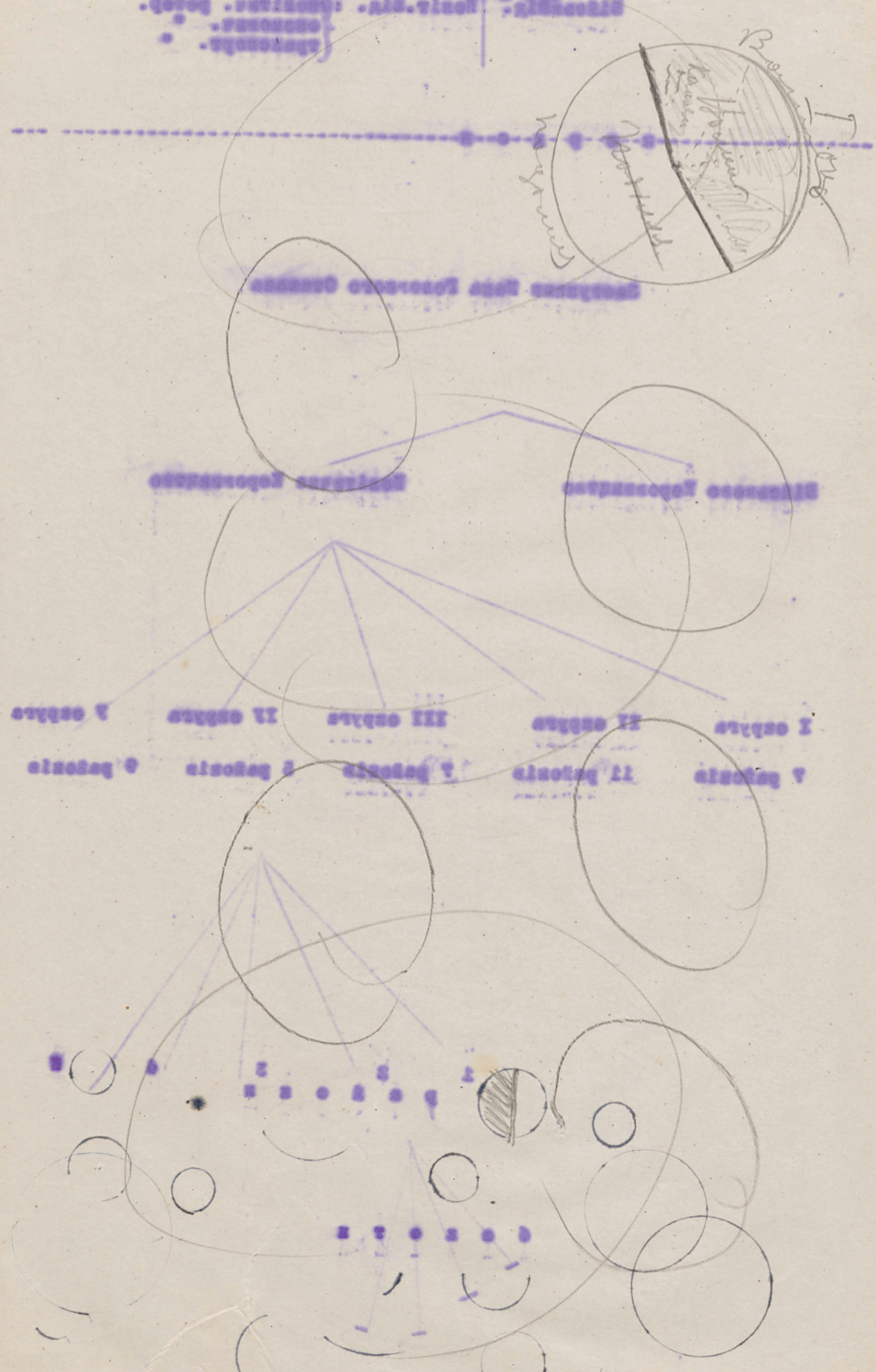
Інформ. відділ. К. Л. Ш-и



1. Евіденція сил ворога.
2. Евіденц. терену Т-ии.
3. ~~Дефензива~~
4. Преса.


II
IV
III
V
8
7
6
10
11-е район


Партизано-Повстанчеський
ШТАВ
ВійськВід.
Політ.Від.
політичн. рефер.
економічн. "
транспорт. "
кордон
Заступник Пана Головного Отамана
Військове Керовництво
Політичне Керовництво
I округа 7 районів
II округа 11 районів
III округа 7 районів
IУ округа 5 районів
У округа 9 районів
1 2 3 4 Н
райони



I окр. Волинь 34127 км². 1731500
Поділля 42016 — 4057300

76143 — 5788800 м.

II окр. Київщина 50957 4792500
Полтавщина 45893 3792100

96840 8584600

III окр. Чернигівщина 38334 2234700
Мозирщина 8087 136100
Курщина 10531 780250
Гомель-Річиця — —

56962 3151050

IV окр. Харьківщина 54492 3416800
Вороніж 28890 1519950

83382 4936750

V окр. Кат. б 63392 3455500
Мен. п. 13246 551600
Бел. п. 8764 442500

85402 4449600

VI окр. Кубань 70798 3774600
Дніпр. к. 13035 330000

83833 4104600

4,5 5. 4.

11/12 1

4,7 4,8 4,7

$76 : 96 : 56 : 83 : 85 : 83$

$R^2 : R_1^2 : R_2^2 : R_3^2 : R_4^2 : R_5^2$

$1 : R_3^2 = 96 : 83$ $\frac{22}{24} = \frac{11}{12}$

$R_3^2 = \frac{83}{96}$ 2.2.2.3.

πr^2

$\sqrt{114} = 10,6$

4,5 5,0 4,0 4,7 4,8 4,7

9 : 10 : 8 : 9,4 : 9,6 : 9,4

$76 : 96 : R^2 : 1$

$R^2 = \sqrt{\frac{76}{96}} = \sqrt{\frac{19.6}{24.6}} = \sqrt{\frac{114}{24.3^2}} = \frac{\sqrt{114}}{12}$

$1 : R_2^2 = 96 : 56$

$R = \frac{56}{96} = \sqrt{\frac{12}{\frac{14}{24}}} = \sqrt{\frac{7.3}{12.3}} = \sqrt{\frac{21}{36}} = \frac{\sqrt{21}}{6}$

$\frac{5}{6}$ $\frac{10,5}{12}$

$\frac{52}{12} = 4,1$

56 – 4 / 60 – 4,1 / 64 – 4,2 / 68 – 4,3 / 72 – 4,4 / 76 – 4,5 / 80 – 4,6 / 84 – 4,7 / 88 – 4,8 / 92 – 4,9 / 96 – 5,0

Політичне завдання: скерувати всі думки, бажання і працю цілого населення України на одну ціль — утворення спільними силами ~~при допомозі~~ через загальне повстання української самостійної ~~держави~~ нац. держави — УНР.

~~Тд~~ Перевести ширшу політичну ~~організаційну працю в на~~ організацію на терені України в усі верстви, ~~України УНР серед ширших кол населення Укр~~ об'єднати народні маси під [illegible]
~~і освідомлення Укр. народу перед загально~~
~~для підтримки по дня приняття~~

~~для підтримки~~ загального повстання ~~і приняття~~
~~укр. рев. армії і влади~~ проти моск. комункефірів і
для ~~за~~ самостійну Україну.

Об'єднати промислові і торговельні організації і установи на Укр. а особливо кооперацію / мережу об'єднати ... ~~масивні~~ для загального повстання.
Зробити послушними собі апарат ~~фактично~~
~~Перебрати до своїх рук~~ засоби комунікації
і транспорту на Україні для використання під час повстання.

Орг. служб. і роб. від області
сприяючих нам
і несприяючих їм.

Адміністраційний устрій краю
(орг. влади на 1 день повстання

Агітація
Пропаганда
Допомога повст.
отрядам сил на місцях

Учет всех эконом. предприятий, що могут стати на бік повстанц[illegible]

Організація
Допомога
Налагодження контакту з повст[illegible] [illegible]

Організацію всех [illegible] організацій

Допомога
Пересилка зброї

Учет - [illegible]

1) привести в порядок шафу
2) пишуча машинка
3) канцелярське приладдя: папір 500 арк.
перо, олівці, атрамент, копірна бумага
мапи, гума, скобки, кнопки, лямпка
4) лямпи і гас - або свічки
5) газети.
6) словник - (Дубровського)
7) література інформацій-ного характеру
(українська, польська, московська)
8) комуністична література (стат[...]

питаннях організаційних просвітних, агітації і пропаганди, видання за-кони і розпорядження, Статті Леніна, Бухаріна і т. д. (Про організацію влади (адміністр., судової)

9) з'їзди рад в армії (останній 28/IV)

10) копії з'їздів комітетів і подібного.

11) телефон.

Газети -

1) Всі українські газети -

2) польські газети: „Nowa Polska", „Rzecz pospolita", „Robotnik", „Dziennik Ludowy", „Kurjer poranny (Warszawski)" „Kurjer Warszawski" (т.в. інша), „Rząd i wojsko"

3) Московські газ.: „Свобода", „Время", „Руль", „Новое время", „Последнія новости", „Карпатскій голос", „Общее дело"

4) Чеська газ.: „Трибуна" (Прага)

5) Українські закордонні: „Воля" і „Хліборобська Україна", „Українське Слово" (Берлін), „Наша правда", „Український прапор".

45893
54492
42016
———
142401

70798
53160
———
123958

174,7
142,4
———
32,3

196,5
123,9
———
73,4

73,400
70 798
———
144.198

~~1447800~~ 40

54492
10531
28890
20261
17997
53160
———
185331

579120
1447800
3774600
———
5801520

346800
780250
579950
496800
993570
1443800
———
8769900

963300

00592

126778 + 694/100

Ув. к., пол. к., екзек., керів. [illegible]

1. Координації дій [illegible] [illegible] [illegible]
створення [illegible]
Керів. [illegible] [illegible] широкого в час найб.
вип. та [illegible] тах. рай. необхідних [illegible]
[illegible] рев.
[illegible] [illegible] остаточно [illegible]
[illegible] всіх [illegible] про [illegible] в [illegible].
2. Шир. [illegible] серед нац. в націях [illegible] для
підтримки всіх [illegible] і утворення [illegible] на
[illegible] для [illegible] [illegible]
[illegible] нас про [illegible] у [illegible].
Консол. всіх [illegible] сил до Укр. [illegible] [illegible]
[illegible] рев.
Широка [illegible] про [illegible] з
[illegible] [illegible] [illegible]
3. Об'єднання всіх нац. [illegible] і [illegible],
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible].
4. Підготовка [illegible] всіх [illegible], [illegible]
їх до [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] та [illegible] в рай. [illegible] [illegible] і
[illegible] вип. в рай. [illegible] рев.
[illegible] [illegible].

Нар Союз

1 + 5 + 1 + 1 + 1 + 1

30 × 5 – 150 + 5 + 1 = 156

Исп. бюро. Всер. Ком Союза = иниц. б + пр I объ к + II +.

I обл. Ком II обл. Ком IV обл. ком = пр I ц.к ком + IV ... + III.

Гор. Ком (= пред I ц. к + II ц.к + III)

70798

У. Ком (=

50957
45893
8087
104937

4792500
3792100
136100
8720700

3774000
2733000
1041000

2733000 – 1041000

40. 2298000
100
91200
919.200

1041000 2733
40.

2298000
919200
3217200
8720700
11937900

Передавай це з рук до рук, з хати до хати, з села в село.

До населення України.

Наказ 7.

По повстанчеським військам Української Народньої Республіки.

Важливий час наближається!

Надходить бо кінець московській комуністичній владі на Україні, та й у себе на Московщині. Ніби сп'яніла в очах жахливого терору і нечуваного люду вона справді перевершила себе і конає в передсмертних судорогах. Од неї її вже кидають щурі, ті, що сторожать її смерти.

Будьмо ж готові задушити конаючого [скаженого] гада, бо й здихаючи він все ж не перестає кидати в нас своєю отрутою.

[Другого] Много вже перекинуто [на Україну] частину [уже] військових сил ~~на Україну~~ для безпощадної ~~повст~~ партизанської боротьби і підготовлення загального повстання. І вони вже своє діло роблять.

Другу частину українських національних сил перекинуто на Україну для ~~[illegible]~~ організації повстанського населення і утворення на місцях української влади ~~[illegible]~~ замість розпочавшої розпадатися комуністичної. Для цього Україну поділено на [повстанчі] округи, райони, підрайони і т. д. і туди призначено відповідних ~~[illegible]~~ наших людей, що розпочали нову працю по об'єднанню населення під гаслом Укр

Окрім ~~військової~~ організації [визвольна] і ціла, вільна загального повстання, що має розпочатися по наказу ... і уряду, маємо вищу ...

183

ворогами.

Сповіщаючи про це, закликаю Вас ~~український на-~~
~~род і всі інші народи, що замешкують Велику Україну~~,
~~а особливо братній нам~~ всі народи, що живуть на
Україні, як український так і братній польський і на-
ціональні, до дальшої рішучої боротьби за визволення з-
під московського ярма.

Сильною рішучою ідіть до українського повстанчого ві-
йська, поповнюйте його широкі ряди, напружайте всю си-
лу і в рішучий мент виступайте по наказу вище [?]
в святий і славний бій за нашу волю і наш спокій у
майбутньому.

Українське регулярне військо разом з'єднанням з ва-
ми і ~~[illegible]~~ бій з запеклим ворогом.

Усі незайняті службою у війську ідіть до цивільної
організації, помагайте війську і владі відбудовувати
нашу народню республіку.

Чим більше буде чесних працівників, тим могутніша
буде наша сила і тим легше повалимо нашого
ворога і від скорше відіб'ємо в нього в охоту [?]
охоту сягати на нас.

Негайно організуйтеся до місцевих мілітарних і сані-
тарних праць та іншої посильної вам роботи, що
покладає на вас організація.

А всі ~~[illegible]~~ і сумлінно виконуйте покладені на
вас обов'язки і розпорядження Української Націо-
нальної Влади, ^тісніше^ згуртуйтеся і об'єднуйтеся [?] під націона-
льним укр ^прапором^ ~~[illegible]~~, бо український народ поставив со-
бі за мету докінчення визвольної і повної государственності [?]
на своїй землі, і сили його для цього невичерпані і спра-
гнення [?] його непереможні.

Голова Вищої Влади Самостійної Укр. Нац. Республіки [?]

Головний Отаман Військ УНР і Симон Петлюра [?]

Начальник Штабу Юрій Тютюнник [?]

Начальник

Стверджується, що [illegible] з оригіналом [illegible]

~~Укр. В. Орг., [illegible], [illegible] укр.~~

Покликаний до життя історичним ходом подій, український народ чотири роки назад розпочав своє державне будівництво, нікого не насилуючи, ні на кого не нападаючи. Принципами його твердого державного ладу було: вільність не лише для себе, але й для всіх. І всі національності, що на той час населяли українські землі, як поляки, жиди, москвичі та інші від вільного господаря цієї землі [illegible] заявляли свою вільність від укр. нас. представництва Ц. Р. у вигляді так званої національно-персональної автономії. Отже ставши вільною, Україна не виступила з пригнобленням тих народів, що жили на її терені.

Але не так обійшовся був з Україною московський народ в особі свого комуністичного правительства Нар. комісарів і червоної армії. Знищивши [illegible] гноблених народів і [illegible], насильством відібрав волю у всіх народів, що були раніш йому підвладні. І зробив це в найпідліший спосіб. Зібравши коло себе всяку московську і всесвітню наволоч, підкупивши її грошима, і підбуривши до грабунку і розбою, нищення, а себе охрестивши правительством робітничо-селянської республіки, пройшов огнем і мечем по землях народів, що звільнилися від будущої панщини. Так він підкорив собі під ноги Україну, Білорусь, Грузію, Вірменію, Азербайджан, але нічого не міг зробити з Польщею, Фінляндією, Литвою, Латвією.

~~Він підкорив собі під ноги Україну, Білорусь, Грузію, Вірменію, Азербайджан, але нічого не вдіяв з Польщею, Фінляндією, Литвою, Латвією.~~

Чотири роки [illegible] імена насильників укр.

високо за волю своєї держави, за волю свого народу і тих народів, що живуть укупі з укр. народом. Але не розбите відразу, а лише знесилене мусило відійти на відпочинок на тери братнього польського народу.

Лишившися без оборонця – укр. війська, – укр. народ перебрав на себе боротьбу з моск. наїздниками і власними силами через повстання намагається скинути моск. ярмо.

Для координації повстанчих сил, підготовки їх до загального повстання і керування ним перенесено частину військових укр. сил на тери України. Мета цього чину – внести лад і плановість в повстанчу роботу, відокремити діяння бунтівників за волю укр. нар. від злочинних дій грабіжницьких банд, перевести військову організацію, забезпечити повстанців сили в необхідну зброю, муніцію і припаси.

Другу частину укр. нац. сил перекинено на Україну для переведення організації цивільного населення і утворення на місцях української влади на місце розпочавшої розкладатися московсько-комуністичної. Для цього Україну поділено на округи, райони, підрайони і т. д. і на місця призначено відповідних старшин, що розпочали нову працю по об'єднанню населення під гаслом УНР. і нац. держ. організації обидві військова організація і цивільна в момент загального повстання, мають [illegible]

чатися по наказу Уряду УНР і Голови Директорії Симона Петлюри, махновщинари стало обʼєднаними.

Оповіщаючи про це Уряд УНР і Головний Отаман закликають укр. народ і всі партії, що засновують особливо таємну організацію, братні повстанські партизані незадоволених за них до дальшої і рішучої боротьби за визволення з під моск. ярма і здійснення прагнень до незалежного і самостійного життя в вільній і ~~самостійній~~ суверенній Укр. Нар. Республіці.

Комуністично-моск. влада і на Україні і у себе в Московщині навходить кінець. Ніби сильна ~~[illegible]~~ в очах замаханого шахрами і наляканого ~~населення~~ вона сидить сама на підгнилих глиняних ногах ~~стовпах~~, до об руху ~~[illegible]~~ її вас кидають звідусіль ті, що ~~[illegible]~~ стережуть її смерти.

Сміло і рішуче ідіть до українського повстанчого війська, поповнюйте його шеренги ряди, шануйте за нашу його честь і в рішучий мент виступайте по наказу звище в святий і славний бій за волю батьківщини. Укр. Республіки військо рветься до зʼєднання з вами і бою з ворогом.

Хто не має змоги служити у війську ідіть до цивільної організації, ~~[illegible]~~ до переведення праці по відбудові нашої нар. республіки на всіх ділянках державного її життя, до підтримки нашого республіканського і повстанчого війська, чим більше працьовників тим міцніша буде наша сила.

Жіноцтво організуйтесь до несення медичної і санітарної праці та іншої посильної вам роботи, що покладе на вас організація.

А всі сумлінно виконуйте покладені на вас обовʼязки

і розпорошенні українські національні сили гуртуються, об'єднуються під нац. укр. гаслом, бо укр. нарід поставив собі кінечним завданням стати вільним і повним господарем на своїй землі, сили його не вичерпані і вражим його не переморити.

Хай живе вільна Сам. Ук. Нар. Респ.

На чолі Української Військової Організації на терені України стоїть заступник Гол. Отамана, якому безпосередньо підлягають військове і політичне керівництва. Вони від нього одержують завдання і зарядження.

В цілях переведення організаційної праці цілий терен України поділяється що до політичного керування на пять округ: I-ша з осередком у Виниці; до неї належать терени Волині і цілого Поділля (113751 км² + 8246300 мешк.)

II-га округа має осередок у Києві; до неї належать: ціла Київщина, Чернігівщина, Полтавщина та Мозирщина (137237 км² + 11937900 мешк.)

III-тя округа має осередок в Одесі; до неї належать: Херсонщина, Бердянський, Дніпровський та Мелітопольський повіти Таврії та цілий Крим (144198 км² + 5801520 меш.)

IV-та округа має осередок у Катеринославі; до неї належить Катеринославщина (63392 км² + 3455500 мешк.)

V-та округа має осередок у Харкові; до неї належать: Харківщина, Грайворонський, Новоскольський, Путивльський та Суджанський повіти Курщини, Бірючський, Богучарський, Валуйський, Острогожський та Павловський повіти Воронїжчини, Ростовський та Таганрогський повіти Донщини, Ставропільщина та Кубань. (185331 км² + 8769900 мешк.)

На чолі кожної округи стоїть окружний політичний керовник що підлягає Заступникові Гол. Отамана через Нач-ка Головного Політичного Керовництва.

Кожна Округа поділяється на райони. Осередки районів такі:

I округа: Виниця, Житомир, Звягель, Проскурів, Камянець Под., Могилів, Балта (Гайсин). (пересічно на 1 р.: 16250 км² + 1178000 мешк.)

II округа: Київ, Мозир, Бердичів, Біла Церква, Умань, Черкаси (Сміла), Чернігів, Глухів, Конотоп (Новгород Сіверський), ~~Ах~~ ~~Ол~~, Полтава, Кременчук. (пересічно на 1 р.: 11435 км² + до 1000000 мешк.)

III округа: Одеса, Миколаїв, Херсон, Мелітопіль, Бердянськ, Севастопіль, Симферопіль (пересічно на 1 р.: 20599 км² + 828800 мешк.)

~~Борба по мјестима, већ уствари ... влада~~

~~обједињавање партија~~
~~7 рус. партија~~
~~Наказ 055~~
~~(из обсадовиш власти)~~

~~освобождениях~~
~~нова повеск.~~

[illegible]

IV Округа: Катеринослав, Елисавет, Кривий Ріг, Н. Дніпровське, Юзівка (пересічно на 1 р: 12678 км² + 691100 мешк.)

V Округа: Харків, Суми, Суджа (Путивль), Острогожськ, Богучар, Ростов, Таганрог, Ставрополь, Катеринодар. (пересічно на 1 р. 20592 км² + 963300 мешк.)

Всього 29 районів.

На чолі кожного району стоїть Районний Політ. Керовник, що підлягає безпосередньо Окружному Політ. Керовникові.

Кожний район висилає від себе в міру потреби і де потрібно Бекети (головним чином по містах, де в першу чергу буде повстання необхідно перебрати до себе владу).

Кожний Бекет складається з одної людини - автора і навідача одночасно - і підлягає безпосередньо Районному Політ. Керовникові.

Біжучу працю Української Військової Організації переводить його виконавчий орган - Головне Керовництво через військовий і політичний відділи.

Праця Головного Політичного Керовництва переводиться в трьох напрямах і обіймає такі завдання:

I. Загально-Політичні

Адміністраційний центр краю (організація влади в I. день от[?] повстання).
Агітація.
Пропаганда (боротьба установ і вишкіл).
Підмога повстанню.
Заохочування сил на місцях.
Інформація населення (України і Европи).
Навязання контакту з польськими військовими та ін.

II. Економ.-Політичні

Заохочування всіх економічних підприємств, що можуть стати на бік повстання.
Організація забезпечення [illegible].
Підмога повстанню мат.
Навязання контакту з пол. кооперацією.
Учет всіх магазинів [illegible], [illegible], [illegible] на місцях скарбниць.
[illegible] табаків, [illegible] [illegible]
Утримання звязків

III. Транспортово-Політ.

Заохочування всіх працівників по транспорту сил.
Організація всіх залізничних, почтово-телеграфних і ін. сил, організація охорони і т. д.
Підмога повстанню.
Учет складів і [illegible] залізничного майна.

Цю ж працю, а також утримання звязків переводять такі Керовництва в межах свого терену і компетенції: Окружні, [illegible], Рай-

Розвідка економічно-політичної ситуації. [illegible], [illegible], [illegible] хліба

а) Інформація населення України про діяльність укр. уряду і війська, їх боротьбу, ідеалів і змагань, повні [illegible] відбудови Держави, центр укр. еміграції, центру української молоді на терені Совітської України, ставлення до укр. ~~змагань~~ нац.-держ. змагань Москви і Європи, боротьба за визволення поневолених націй і їхні досягнення, про правдивий політ. і екон. стан Європи, правдиве освітлення світового центру, соц. і комун. рухів на Заході, ставлення до комунізму як чинника розкладового; збір і опрацювання матеріялів що до завдання перед Європою місії нашої армії на Україні; збір мат. що до звірств і репресій [illegible] [illegible] влади на Україні; організація [illegible] [illegible]

[illegible]

Шутко Кузьма – Підволоч., о [illegible]
З ним [illegible] буде зараховано в штаб
в вуб. районі, [illegible] Кар., напад
[illegible] не виставив, 2 [illegible]
[illegible] і нічого не зробив. (Швиса[illegible]
підмічав Івановичу), служив раніше в по-
[illegible], в Чехії в [illegible], [illegible]
[illegible] і [illegible] звязків.

[illegible] Іван.
Іванович – від [illegible] нічого не [illegible]
[illegible] не [illegible],

Рудик [illegible] в Бер[illegible] Івановичу
[illegible], [illegible]
[illegible] в [illegible] у
[illegible] від [illegible]
[illegible] МВК [illegible]
[illegible], мало [illegible]

Свербун [illegible] (не [illegible])
[illegible] від [illegible]
[illegible]

Нестеровський від [illegible] у [illegible]
[illegible] поляками?
[illegible] з [illegible]
[illegible] у [illegible]
[illegible] (Залуковський не [illegible]).

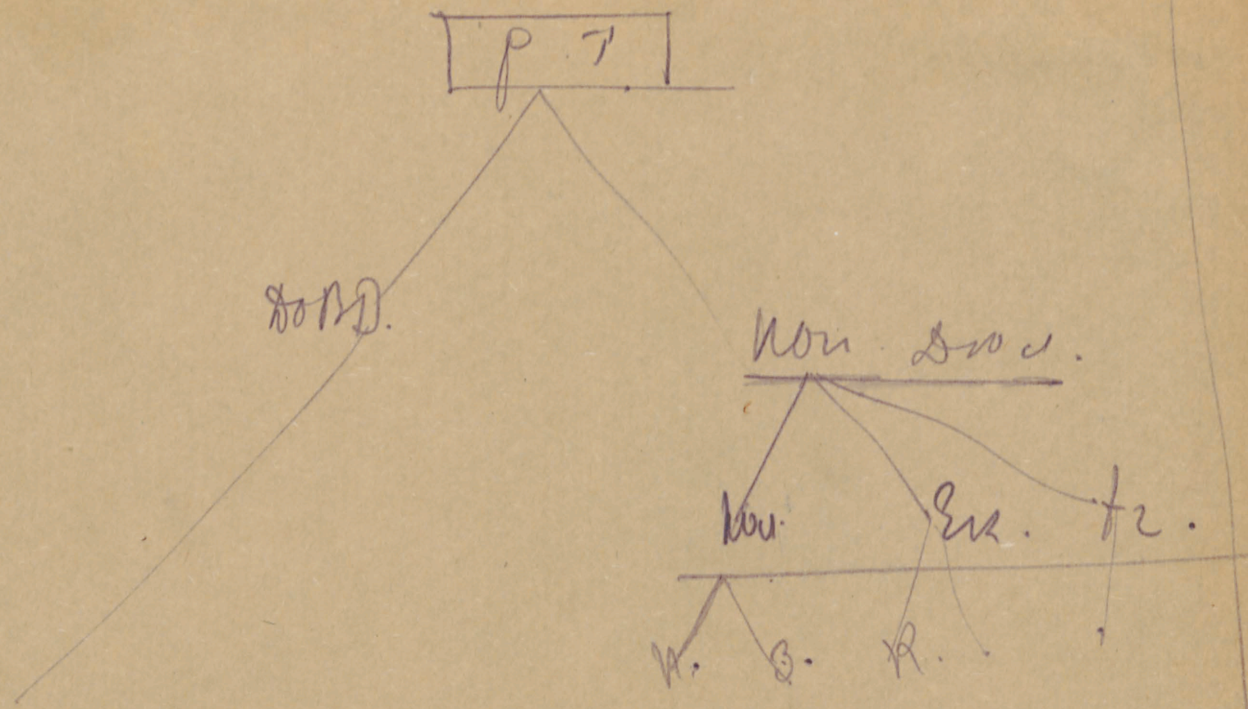
Федорович ([illegible]) в [illegible]
[illegible] від [illegible]

[illegible], виїхав до Чехосл. [illegible]
[illegible]

Зрівнення споруди і інш. добрами
вже використане майбутньої праці
в все зорганізовано село, виникає
сам подібний до стану 5 [illegible]

Треба належно находити роботи
до [illegible] майбутнього рако-
лу, що виступить з-за засоув, що
[illegible] переводить влада.
Вона [illegible], а не собирає [illegible]
і [illegible] в який спосіб
[illegible]

Prawo Ludu – орган соціал. [illegible]
Naprzód – орг. Дашинського.
Gazeta Warszawska – endecy



потягів через дану станцію, а саме: колію, водотяги, і телеграф. Знищення цих трьох ~~[illegible]~~ станційних унерухомить її на довгий час. Для цілковитого знищення колії на станції вистарчить висадити кілька головних стрілок (~~[illegible]~~) (~~зворотниці~~), які лучать станційні колії з коліями ~~станції з [illegible]~~ лінії ~~колійові~~ і ~~[illegible]~~ поворотний круг паротягового парку. Таким способом унерухомлюється цілу станційну колію ~~[illegible]~~, замикаються рух. склад ~~[illegible]~~, що стоїть на колії і всі паротяги, що стоять в парку. При висадженню стрілок належить звернути увагу, які з них лучать найбільше колій, зглядно на що зіпсуття їх принесе найбільше шкоди на станції. Опріч колій належить псувати водотягові інсталяції, бо памятимо шкоди для станції, бо без води не буде могла урухомити ~~[illegible]~~ паротяги, добре зіпсутий водотяг вибуховою силою води сам найкраще допоможе знищенню станції. Надлежить псувати

Наказ

Повстанчеським військам та населенню України.

ч. 2.

Повстанчеський рух має своїм завданням знищити ворожу владу та її прислужників і підготовити ґрунт для своєї рідної законної влади Укр. Нар. Респ.

Щоб запобігти руйнації народнього добробуту, яка завжди виникає під час переходу та періоду безвладдя, який буває в часі після повалення ворожої влади аж до зв'язку з урядом УНР доконче необхідним являється, щоб в часі повалення ворожої влади було установлено зараз же тимчасову укр. владу, відповідальну за лад і спокій до моменту зв'язку з урядом УНР, а тому наказую:

§1.

Кожному з командуючих повстанськими військами, котрий звільнив ту чи іншу частину території від ворожої влади, оголосити, що повстанці ведуть боротьбу з чужоземною ворожою владою для встановлення влади УНР національної, незалежної і демократичної Укр. державности.

§2.

Установити негайно місцеву владу:

а) в селах та невеликих містечках населенню обрати сільського чи містечкового голову (старосту) обраних подати до остаточного затвердження у волосну управу.

б) У волостях та містечках (не губерніальних) командуючим повстанськими військами, звільнивши дану місцевість призначити волосну чи міську управу в складі голови та двох помічників його; одночасно з призначенням такої управи наказати їй в тижневий срок скликати волосні чи міські збори на котрих має бути обрана нова управа. Склад обраної управи негайно подати на затвердження повітовій управі.

в) в повітах і губ. містечках, командуючому повстанчими військами, звільнивши місто повіт. чи губ. місто, призначити повітову чи міську управу в складі голови і 4 членів; одночасно з призначенням такої управи наказати їй в двохтижневий срок скликати повітовий з'їзд чи міські збори, на котрих має бути обрана нова управа. Склад обра-

ної управи подається на затвердження командуючим повстанчим районом, в котрім входить даний повіт чи губ. місто.

г) в губерніях - командуючому повстанчою групою призначити губ. управи в складі голови та 4 членів, - персональний склад яких будуть переобрані в найближчім часі губ. з'їздом, скликаним головним командуванням повстанчих військ.

§3

Вищепоказаним органам влади негайно перейняти всі права та обов'язки по цивільному управлінню в підлеглій їм місцевості.

На ці виборні органи влади покладається відповідальність:

а) за нормальний хід життя у всіх його галузях на підлеглій місцевості.

б) за схоронення і як найкраще збереження всього державного, громадського та приватного майна, залишеного ворогом.

в) за своєчасне виловлення та притягнення до відповідальності як організацій так і окремих осіб ворожих УНР.

Для виконання цих обов'язків органи влади призначають своїх відпоручників для керування порученими галузями життя і використовують залишені ворогом адміністраційні апарати, зберігаючи їх з майном та документами, виключаючи з персонального складу цих апаратів ворожий Укр. Державності елемент.

За невиконання своїх обов'язків та службові злочини місцева цив. влада відповідає перед повстанчим судом, до якого віддається наказом Командуючого повст. групою.

§4

Всі розпорядження місцевої влади населенню виконувати точно і негайно як накази військові.

Всі невиконуючі або порушуючі розпорядження місцевої влади, караються повстанчим судом. Право віддання до повстанчого суду належить командуючим повстанчими військами, займаючим посади не нижче командуючого районом, а також їх відпоручникам при повітовій владі.

§5

Усім командуючим групами та районами повстанчих військ заснувати повстанчі суди в міру потреби, але не менше одного повстанчого суду на кожний повіт.

§6

Всі детально розроблені інструкції по організації виконавчих апаратів місцевої влади (по відділам: адміністраційним, земельним, нар. освіти, нар. господарства, фінансів, шляхів та комунікації, пошт та телеграфів, робітничих організацій та праці, нар. здоров'я та опікування, судовим, релігійним, держ. контролю і по справам [illegible]ції та постачання), а також про організацію повстанчих судів додаються окремо.

§7

По зайнятті місцевості повстанчими військами кожному командуючому оголосити цей наказ до загального відома всього населення.

Підписи

а) відновити нормальне життя школи, покликав-ши до життя ті діючі чинники освіти, які є на місцях і встановивши повітових комісарів освіти.

6. По справам релігійним:

а) закладати братство з метою автокефалії української церкви а також церковні ради.

б) проводити українізацію церкви.

7. По справам здоровля та опікування.

а) возстановити всі установи та заклади по цій галузі життя.

б) відновити діяльність Укр. Черв. Хреста та громадсько-благодійних організацій

8. По справам судовим.

а) відновити діяльність місцевих судових установ та нотарів.

Б. Економічний підвідділ.

Економічний підвідділ обнимає собою справи: земельні, народнього господарства, фінансів, і державного контролю.

Завданням цього підвідділу являються:

а) по справам земельним:

1) недопускати жадних змін, без згоди громади, в фактичному розпреділенню землі між селянами.

2) видати врожай тому господарю, котрий засіяв землю.

3) Всякі засіви або посіви на землях поступають в розпорядження уряду як державне майно.

4) відбудувати державне земельне життя і всіма засобами захищати від знищення ліси.

б) по народньому господарству.

1) оголосити повну волю внутрішнього торгу

2) розвинути вільну промисловість по всім її галузям.

3) відбудувати цукроварні і гуральні

б) фінанси

1) встановити лише українську валюту без різниці номінального курсу грошових знаків цієї валюти.

2) призначення відповідного контролю до підприємств, провадячих монополізовані державного вироба.

г) державний контроль.

1) відновити діяльність державного контролю.

В. Транспортовий підвідділ.

Обнимає собою: справи шляхів та комунікації і справи пошт та телеграфів.

Завданням своїм має:

1) негайно відновити діяльність залізниць та комунікації з досягненням найбільшої систематичности праці їх.

2) Зберегти залізничне майно

3) Призначення адміністрації при потребі у негайному порядку

4) досягнуть відбудовання поштово-телеграфного та телефонічного апарату.

II Відділ
(Політична Управа)

II відділ являється конспіративною організацією на уряді, яка ніколи не деконспірується і помагає С.Ц. Петлюрі як єдиному вождю. У своїй праці вона йде в порозумінню з Штабом партизансько-повстанчеських військ через цивільне керування, яке нею інформується.

Ставить своїм завданням: допомогти підняттю повстання, насадження влади на місцях і організації її, прова-

[illegible] і [illegible] праці.

[illegible] мас., що бо [illegible] окрі работи

Орг. [illegible] масс — спасти их от войны.

От американских предс. совмест. [illegible]

от [illegible] і мировая конгрес.

[illegible] д. [illegible], как [illegible]

дост. [illegible], чтобы могла сами [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] [illegible] могла бы быть [illegible]

[illegible] как [illegible] [illegible]

[illegible]

[illegible] = [illegible], 7 [illegible] — [illegible]

[illegible] [illegible], кот. [illegible], т. е. [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

в [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

два [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] и его [illegible]

от рев. борьбы. [illegible] [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] і [illegible] 2-2½ [illegible] [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible] ~~[illegible]~~

~~[illegible]~~ [illegible] и Леви в [illegible],

Взгляд Адлера и Отто Бауэра в австр.
Гендерсона, Томаса и Вильямса в
Англ., Жеда и Ланге во Фр., Тура-
ти, Д'Арагона и Серрати в Ит.

г) путем укрупнения крест. масс
пролет-ту и использования образ
и аграрн. стран увлечения в бур.
и принцип совмес. и мод. пролет.-рев.
достигается через всевозможных
союзов, сельских кооперативов
и [illegible].

Производители сельскохоз. прод-ов
крест., играет наибольш. класс.
[illegible] значение во всей хоз. жизни
группы государства. Результат быстрое
обогащение кулак. и сред. к-ва во вр.
войны, увеличение его скопил. капит.
стремление к политич. управлению и
государства в своих руках. Упадок
господства индустриального буржуа-
зии.

в индустр. странах — с-д.
в аграрн. — — кр-ств

Охорона і оборона залізничних буді-
вель і водних шляхів, станцій і при-
станів, телегр. і телеф. сітей, забез-
печення порядку на залізничних
і водних шляхах. Охорона вагонів
супроводження вагонів, які пере-
бувають по шляхах, харчових і на-
ливних маршрутів, особливих по-
тягів і пароплавів та спеціаль-
ного призначення, складів паль-
ного і інших в межах спо-
сполучення, боротьба з неправ-
ним використанням транспорту
Загальне оперативне керівництво
оперативна підготовка
штабів комунікацій

б) фірманки та інші перевозові засоби
в) стан загальний

5) Степень використання доріг для транспорту приділюзового
а) дійсний
б) можливо максимальний

6) Здатність дороги для військових транспортів ріжних родів зброї

С. Транспорт військовий

I. Загальні відомости:
1) Нумер і назва транспортованої військової одиниці
2) Напрям транспорту і кількість часу їзди
3) Склад транспорту:
а) Кошітового (кількість вагонів з людьми і кіньми тов.)
б) Іншого

II. Рід транспорту
1) Перекидання війська
а) організація
б) протяг часу
2) евакуація
а) в прифронтовій смузі (ранених, полонених, зайвого військового матеріялу)
б) евакуація перед оїнзивного ворога (її організація і характер)
3) Транспорт засоботарнюючий

Інструкція для їзд

про транспортову розвідку.

I. Загальні відомости.

§1. Значіння комунікації для цілів війни.

Одним з найважніших допомічних чинників в проваджені війни є комунікація, від доброго чи лихого стану її не раз залежить результат воєнних операцій. Безупинне перетранспортовування війська, добре технічне і апровізаційне її засоботрення вимагає широко розгалуженої комунікаційної сіти і повного, строгого використання всіх засобів, які лише надаються в цьому розумінні для використання. Особливого значіння набирає комунікаційна сіть

в прифронтовій смузі, де бувш інтенсивно приходиться перекидати військо і звідки ввесь час мусять ~~бути~~ гецуватися всілякі чинники, що утруднюють рух військових одиниць, як то: полонені, ранені, зужитий бойовий матеріал, ~~вибракова~~ здобич та инше, що безпосередньо впливає на пониження здатності війська до маневру, де й заосмотрення вимагає максимальної пунктуальності. Доставу своєчасну і кількостно вистачаючу для війська може запевнити тільки добрий стан транспорту, а себто й комунікації. Відомості ж про стан комунікації на ворожому терені дають нам змогу визначити в що стан заосмотрення ворожого війська і вигляди на майбутнє під тим поглядом.

§2. Заосмотрення фронту відбувається звичайно за допомогою так званих головних баз фронтових, себто складниць всякого роду припасу, віддалених во до 100 км. від лінії фронту. Фронтові бази заосмотрюють звичайно дивізійні бази, груп військ, можливо відтинків фронту, а ці, знаходячись на багато ближче до ~~фронту~~ бойової лінії, підтримують уже відділи заосмотрення поодиноких полків, що перебувають (хоч і не завжди) при штабах полків. При сусідстві тих складниць, окрім їх докладної дислокації, важливим є дослідження способу їх комунікаційного ~~зв'язку~~ контакту між собою, з глибокими тилами, цілим краєм, бо здобуття і зосередження в базах потрібної кількості запасів у визначений час є річчю незмірно трудною і стан комунікації ~~тут~~ відограє тут першорядну ролю.

Важливі також стислі інформації про час, в якім головні бази заосмотрюють другорядні, особливо з огляду на дисльокаційну акцію на ворожих тилах, бо маючи дисльокацію баз і спосіб їх сполучення а також маршрутові терміни їх транспортів заосмотрюючих, можливо

у відповідний час зорганізувати знищення таких транспортів, унеможливлювши таким способом постачання на фронт харчів або амуніції, брак якої відємно впливає на боєздатність війська і наслідки бою. З цеї точки погляду ~~треба~~ потрібно знати, в якій мірі поодинокі відділи можуть запобігти бракові здобуттям потрібної кількости припасу від місцевої людности шляхом закупки, реквізиції або грабунку і як такі зарядження впливають на людність.

§ 3. Головні бази поділяються на інтендантські (апровізаційні, еквіпункові), амуніційні (зброї, кулеметів, рештунків і т. д.), гарматні, технічні, лікарничі, самоходові, санітарні і опанцерованих потягів. Бази дивізійні більш-менш діляться так само (нема лікарничих, самоходових і баз для опанцерованих потягів) і мають в собі (принаймнше мусять мати) припасу на 7 до 10 днів.

§ 4 Сфера ділання головних баз, як одиниць адміністраційних військових, більш-менш сталих на визначеній кордоні, охоплює звичайно кілька губерній. Це значить, що зі всіх продуктів даного терену має користати передовсім та база, в межах компетенції якої даний терен знаходиться, маючи притому до розпорядимости всі комунікаційні засоби. Дивізійні бази, як надто рухливі, таких сфер не мають. При евіденції транспортів бажані відомости о границях ~~[illegible]~~ окремих сфер, бо вони дають змогу вияснити, чи комунікаційні засоби даної сфери вистарчають на запотребовання бази, чи ні, і в якій мірі.

2. Терен

§ 1. Значіння терену.

Безпосередній вплив на організацію і стан комунікації

на даному терені має сильну структуру, який більшою чи меншою кількістю природних перешкод утруднює або улекшує її розвій. Околичні багна не дозволяють поширитися колійовій лінії, піски достарчають необхідного для будови колії матеріялу, ліси – опалу, гори, горби злегшують для оминення їх обводити колійову лінію або ряди викопи і т. д.

§ 2. Використання колійового терену.

Докладна занайомленість з тереном, на якому має розвинутися та чинна битва акція ґрунтовно улекшує її виконання. Особливо ~~важне~~ важливим є знання терену на ворожих тилах вподовж комунікаційної лінії, що дає змогу вибрати найбільш вигідне місце для знищення будь-чого, обсервації або якого іншого завдання. Належить знати, де є багна, ліси, гори, піски – все те, що стоїть природною перешкодою для руху. Належить знати також рівно ж штучні перешкоди, оскільки вони траплятимуться (окопи, колючі дроти). В лісах і багнах можуть укриватися партизанські загони, магазинувати необхідні вибухові матеріяли і т. д. Крім того, кожний обшар має свої специфічні умовини, що роблять його більш-менш вигідним, яких передбачити годі, але тільки можна пізнати на місці шляхом розвідки.

3. Комунікаційні засоби

§ 1. Комунікаційну сіть становлять всякого роду биті шляхи, шоси, тракти, ріки, канали, колійові лінії. Зі всіх тих родів комунікації важливішою є залізнича колія з огляду на ~~[illegible]~~ скорість транспортування, на меншій од стосовно великих транспортованих одиниць військових і найвигідніший спосіб комунікації.

4. Комунікація колійова

§ 1. Вищевикладені причини роблять колійову дорогу найголовнішою в сучасній війні. При сучасній величезній розтягнутості лінії фронту, що виносить кілька тисяч верстов, тільки колійова комунікація має першорядне

значіння, як для головної бойової акції, так рівно ж для співділання [illegible] з фронтом і іншими краї[ни].
З причини неможливості стільки обсадити такий довжезний фронт повинно командування лише до частого перекидання військових відділів з одного відтинку фронту на другий, часто на віддаленість до 1000 км. Далекі перемарші війська пішки тепер взагалі не практикуються з огляду на їх невигідність.
~~Крім виснаження тяжкою~~ V ~~довгою дорогою~~ ~~перемарш [illegible]~~ V, а до того таке транспортування відділів вимагає дуже довгого часу. З тої причини брак колійових ліній на відтинку або їх дезорганізація дуже утруднить рух війська, а тим самим загальну бойову акцію. Навпаки, добре розбудована і регулярно функціонуюча колійова сіть дає можність протягом дуже короткого часу перекидати великі кількості війська з позиції на позицію і разом з тим дуже виконувати великі тактичні зарядження.
Німці могли провадити енергійну військову акцію одночасно на двох протилежних границях своєї держави, віддалених на тисячі кільометрів, лише завдяки надзвичайній густоті і справності своєї колійової сіті, добрий стан якої давав їм змогу перекидати цілі корпуси війська в кількадесят днях з Бельгії на Волинь, або з тодішньої Франції на Литву.
§2. Робочи висновок з вищесказаного належить підкреслити значіння подавання як найбільших відомостей про колійову сіть супротивника, які можуть улекшити військовій владі орієнтування себе в загальній ситуації, вираховування сил противника, його транспортної спроможності а разом з тим і здатності війська до маневрів.
Докладні відомості про стан, організацію, склад і т. д. супротивника потрібні також для переведення дале-

сійної акції на тилах його.

§3. Докладне зазнайомлення зі станом колійової справи на ворожому терені і стеження за всіма змінами, поліпшеннями та різними заквашеннями супротивника в цій царині можна добути лише шляхом сталої безперервної евіденції всіх посередньо і безпосередньо з питанням колії звязаних фактів.

§4. Предметом колійової розвідки є все в царині колії, починаючи від головного колійового уряду і кінчаючи на найменших дрібницях транспорту, а саме:

організація і склад колійового керівництва,
колійові лінії, станції і рухомий склад,
заосмотрення колії, звязок, обслуга, охорона.

§5. Організація комунікаційного колійового уряду

В мирний час керовництво комунікацією концентрується переважно в спеціяльній державній інституції „Міністерстві шляхів". Під військовий же час з огляду на конечність тісного співділання, коли з розпочаттям військових акцій уряд колії переходить часто і в розпорядження військових влад, служачи передовсім для військових цілей. З огляду на це при розвідці про колійовий уряд належить дослідити взаємовідносини між цими двома інституціями і степень узалежнення одної від другої, якщо таке узалежнення існує. Це між іншим можна спостерігати з підписів організаційних наказів (чи підписує влада військова чи колійова) зі стосунків колійових урядовників до служби у війську, в розмежуванні компетенції коменданта станції і т. д.

§6. Лінії колійові

Евіденція колійової лінії полягає в здобуттю відомостей про назву напряму, довжину лінії, ширину і кількість торів. Ширина колії потрібна з того погляду, що може в різних краях унеможливлювати вживання одного роду рухомого складу на всіх теренах; напр., паротяги, що курсують на польських лініях, що мають нормальну ширину колії, не можуть бути застосовані на широкоторових російських лініях без попереднього перебудування. В ні-

Мішані тори нормальні, з тої причини кожді кождочас
польської окупації, щоб мати змогу вживати на польськім терену
свій рух. склад, перебудували цілий ряд колійових ліній на
нормальну ширину. Окрім кількости торів на насипо-
ві належить також занотувати ширину насипу. Бо мо-
жливо, що насип приготовано на два чи й більше торів,
а чинним є лише один, бо другого або не прийшлося про-
класти або брак матеріялу. При нотуванні торів не-
чинних, належить звернути увагу на причину їх не-
рухомлення, даного тору (брак опалу, рух. складу,
ушкодження тору, страйки і т. інше). Треба дослідити, як
і коли укладено було рейки, перекрій і грубість шпали, особли-
во ходить о рід матеріялу в шпалах. Найліпшими
є залізні, уживані на станціях (в Німеччині майже всі
вони залізні). Такі шпали витримують вагу вся-
кого рух. складу. Деревляні ж, особливо соснові, є непрактичні,
бо не всі паротяги можуть по них ходити. З тої при-
чини, напр. Литва не може користати з паротягів, на-
дісланих їй з Франції, бо французькі паротяги є
затяжкі на її тори з сосновими шпалами. До-
кладну розвідку будови колійової лінії належить прова-
дити з огляду на можливу диверсійну акцію на колії.
Дослідити належить кількість і докладно визначити міс-
ця мостів, , водних стоків, віядуків, виломів
~~[illegible]~~, висоту, ширину і кількість кривих, рід
ґрунту, насипу, всякого роду ушкодження, поправлені
і непоправлені. Звернути увагу на кількість, рід і відле-
глість від колійової лінії будівельних матеріялів, як го:
балок, рейок, стовпців, каміння. Ті матеріяли залишаються на
випадок ушкоджень, щоб полегшити скору направу
лінії, не чекаючи на довіз матеріялу зі станції. Дуже
важливо дослідити провозоздатність лінії та її пропускну здібність.
Сталі дані що до складу і кількости перетранспортованих
потягів і вантажу занотовано в денникові (журналі) руху,
що на кожній станції лежить в бюрі завідуючого або вилу-
ченого агента відділу служби руху. Найліпше здобути перебитки
тих денників. При докладній розвідці лінії звернути увагу на харак-
тер прикордонної місцевости (пор. П. 2 § 2).

§7. Колійові стації.

При розвідці колійової стації належить здобути загальний плян стації, можливо найголовніших її пунктів, особливо головного тору і місця зворотів. Звернути увагу на кількість і довжину запасових торів, на тори, що не сполучені поміж собою за браку стрілок. Досліджувати рід стації, чи є депові котли (рід, пор. сх. Н. № 2), магістральні колонки, якщо на яких стаціях зосереджується найбільша кількість паротягів. Ці колонки мають величезне значіння для транспорту, бо без води як і без палива паротяги не можуть рухатись. Значіння положення водотягової лінії, легко нищити водотягові інсталяції (устрої). Досліджувати спроможність стації і її пропускну здібність (пор. ч. §6.) і рід, систему, стан і організацію колійової сигналізації.

§8. Рухомий склад.

Паротяги поділяються засадничо на три категорії: особові, вантажові і маневрові. Особові паротяги мають три пари (старої системи дві) або рідко три пари великих коліс везучих і нізькі, або дві пари малих коліс — ведучих (бігунків).

Маневрові паротяги то переважно старі вантажові паротяги.

Кожний тип паротягів має свою серію, що складається з кількох літер. Кожний паротяг опріч серії має ще й свій власний номер. Розвідуючи про паротяги треба звертати увагу на серію і номер паротягу, але не тендера, який часто буває причеплений і до інших паротягів. Означають ся паротяги згідно формулі N:M:L, де N і L показують кількість ведучих осів, а M везучих. N:P:N нормальний російський вантажовий паротяг серії „О" означається 0:4:0, що значить, що нема цілком ведучих осів, а чотирі везучих. Нормальний російський вантажовий паротяг підсиленої серії „Щ" означається 1:4:0, що значить, що паротяг має одну ведучу вісь і чотирі везучих. При переведенню евіденції паротягів зазначається поруч із знаними легкими способами; досліджується стан паротягів, кількість і % їх в ремонті легкому, середньому чи грунтовному. Вагони поділяються на особові і вантажові. Вантажові вагони бувають звичайні годвісні на 4 осях і звичайні, платформи, півплатформи американські, (балласті) упадні до

спеціалізованих поїздів, цистерни для перевезення пального (бензину, нафти, ропи, спирту). Для спеціяльних технічних цілей вживають ще вантажові вагони-майстерні з повним обладнанням. Ці вагони належать до розпорядимости технічних військ

206

Опріч рух. складу належить дослідити зміст і стан складів і технічних майстерень, дослідити кількість і якість їх технічного виконування, продуктивність і інтенсивність праці.

9. Забезпечення колії.

Щоби мати докладні відомости про загальний стан колії і доступність її до регулярного функціонування належить дослідити її загальний стан забезпечення, особливо паливом і смаром, бо без тих двох головних для рух. складу річей колійовий рух є неможливий.

Кількість і якість палива і смари передовсім важні на ступінь інтенсивности руху, бо неопалений паротяг при найліпшім технічнім виконанню вагони не зрушить з місця, які не висмарований відповідно так недалеко зайде, бо розігріються осі, колеса, гальмуються та ін. скоро перегорять і паротяг стане до нічого. Опріч палива і смари належить дослідити кількість технічних засобів, будівельного матеріялу, запасових частин, а також місцеві бази і склади і що в них є. Також дуже важливо мати інформації про конечне щоденне запотребовання палива на даній лінії і фактичне щоденне забезпечення запотребовання до щоденного ~~дійсно~~ фактичного забезпечення відразу показує стан одного з найважливіших чинників руху — забезпечення колійового, а почім і стан колійового руху і його перспективи на майбутнє. Нарешті належить дослідити і спосіб забезпечення армії: чи даний лінія забезпечується з запасових складів, чи з місцевих, як далеко склади з паливом від станції, їх завантаження. В разі браку запасів на місцях в багатьох місцевостях паротяги опалюють дерева, постачаючи просто з лісу за помічу спеціяльних допомогічних команд. В разі такі існують, треба знати їх розклад (...), за часи зрубаного в лісі дерева в роботі тих команд

Інструкція пресова.

Преса кожної держави є явним і бодай найдокладнішим виразником її внутрішнього життя, культурального, політичного і суспільного розвою.

З огляду на це, преса є одним з найцікавіших і найбагатших джерел для обзнайомлення з життям даної держави і для переведення евіденції того життя.

Яко так важливе джерело інформацій, ворожа преса має бути дуже докладно студійована і опрацьована.

Щоб використати все те, що може дати студіювання преси, треба дослідженню преси надати такі конечні умови: заховання звязлости, стислости і систематичности.

Далі, преса мусить бути можливо найсвіжіша і додержувати періодичности, щоб уможливити переведення сталих студій.

Опрацювання преси з метою використати вміщені відомости можна поділити на

1) евіденцію по творах, газетах і т.д
2) евіденцію по змісту

Евіденцію по творах можна переводжувати за допомогою індекса (покажчика), поділеного на відповідні рубрики, в яких занотовується назва, №, дата, назва статті, в якій вміщено відповідний матеріял.

Евіденцію по змісту переводиться за допомогою ~~по~~ ~~[illegible]~~ періодичних ~~[illegible]~~ зводів матеріялу з даної

28

рубрики, зібраного і укладеного в одно ціле, чи то / кількох часописів за один час, чи / одного за певний протяг часу.

Газети періодичні мусять бути перегруповані що до видавництв (можна ще поділити це що до часу).

Далі, кожна газета має бути докладно перечитана і відзначована в індексі (якщо даний матеріял, що належить, є в перечитуємій статті, щоб полегшити потім відшукування його, робити помітки кольоровим олівцем підчас роблення зводу).

Індекс служить підставою для правильного і відповідального зводу евіденційного матеріялу, а тому його треба проводити дуже старанно.

Зводи з окремих рубрик матеріялу використовують в даній випадку окремі референти, відшукуючи матеріял по індексу і опрацьовуючи його згідно з спеціальними інструкціями для проводження евіденції ворога.

Взірець картки індекса.

Назва часопису	Рід часопису	N часопису	Дата	Місце видання	Де кольпортовано	Назва статті	Експедиція	Примітка
Кієвскія Извѣстія	Періодич.	108	3/2 21 р.	Київ	Исполкомов Советских Інструкцій	Наші нужди		Закреслено червоним олівцем
Бѣдняки	Відозва	—	27/І 21 р.	Староконстянтинів	тамсамо			підкреслено двічі

Поділ індексу

Рубрика військова

Взірець зводу 1) (рубрика що до часу)

3

23-I-21. 30-I-21. Совітські газети виявляють надмірне зацікавлення питанням що до заосмотрення відділів на фронті. Цілий ряд статтів (найменувати назви статтів і газет) обговорюють справу конечності видачі негайних розпоряджень що до поліпшення заосмотрення козаків. „Новое Слово" в статті „Еще одну монету" заохочує суспільство до більших пожертв для змерзлих козаків. „Вперьод" порушує в статті „Лучше поздно, чем никогда" справу впровадження примусового оподаткування міських мешканців для збільшення умундурування, а саме білизни, вбрання і т. п.

2) (~~Зві~~ Рубрика що до часопису)

12-I-21. „Известія" містять обширну, живо написану статтю о необходимости упаштування „Недели помощи Красной армии".

15-I-21. „Изв." подають ~~р~~ наслідки „Недели", що дала в Києві 12.000 комплектів теплої білизни; білизну поділено поміж штабами 108 і 103.

16-I-21. „Изв." в ст. „Эхо отозвалось — откликнется" з великим задоволенням констатує факт, що їх відозва не пройшла без наслідків; висловлює подяку громадянству.

Інструкція звідомчій транспортовій

1) Звідомча транспортова має завданням доставляти дані що до транспортів, що проходять через пункт звідомчі.

2) Виконувати це завдання мусить провадженням журналу транспортів

3) Журнал транспортів мусить мати такі рубрики:

Дата	Звідки прибуває	Куди йде	Кільк. вагонів			Приблизна кількість людей	Назва і число військової одиниці	Примітка
			особ.	вант.	плат.			

4) Кількість людей визначується приблизно множучи пересічну кількість у вагоні на число вагонів.

5) Рубрика „примітка" мусить дати про перевозимі вантажі, гармати, зброю і амуніцію, їх число, стан і т. п. про настрій перевозимих військ, їх виекіпування, озброєння і способи заосмотрення.

6) Трансп. журнал мусить присилати в додатках до військового рапорту.

Інструкція колійова.

1) Колійова розвідка має завданням унаявнити стан лінії, рух. складу і майстерень.

2) Лінія: належить досліджувати стан станції, колій, стрілок, водогонів, мостів і т. п.

3) Рух. склад: належить подати кількість вагонів здорових і зіпсутих, вантажових і особових, кількість паротягів, їх числа і літери серій.

4) Майстерні: належить досліджувати, як іде праця, скільки вагонів і паротягів ремонтується щомісяця і які умови ремонту. Смага.

5) Паливо: належить подати запаси готового палива і інтенсивність праці допомогових організацій (наш. Железкома)

VI Обслуга колійова

1) Організація служб
2) Персонал службовий
   а) Чисельність (кількість бригад кондукторських і паровозних, телеграф і т. д.)
   б) Освіта загальна і фахова адміністрації; національна приналежність
   в) Зменшення штатів і ставлення до цього службовців; зміни в адміністрації
   г) Платня і видача пайків
3) ~~г)~~ Взаємовідносини між комісарами і адміністрацією, проф. союзами.
4) Ступінь усвідомлення політичного, громадського, національного колійових працівників
5) Настрій їх
6) Склад, права і роля проф. організацій.

VII Охорона колії

1) Організація охорони колії
2) Уділ війська в охороні колії
3) Фахові колійові війська

Вставити:
Рух потягів
Руйнування колії

2. ~~Б~~ Ріки і канали

1) Назва
2) Бази і важніші пункти на побережжю
3) Стан ріки:
   а) навігація
   б) сплав
   в) вплив ~~[illegible]~~ пори року на навігацію і сплав
   г) Пошкодження природні і штучні для навігації
4) Засоби транспортові
   а) Рід: пароплави парові і навігаційні; плоти, берлини, кількість і якість їх, ремонт.
5) Перевозна ~~Протоз~~ здатність ріки для транспорту взагалі і спеціального ~~[illegible]~~ зокрема; що перевозиться.

3. ~~В~~ ~~III.~~ Дороги грунтові

1) Рід дороги
   а) биті шляхи, шоси, бруки
   б) звичайні
2) Довжина, напрям, будова дороги
3) Стан доріг
4) Засоби транспортові
   а) самоходи (система, засмотрення в паливо і смари)

в) Система
г) Стан

III. Рухомий склад

1) Паротяги.
   а) Рід: особові, вантажові, маневрові
   б) Загальна кількість по серіях і по призначенню.
   в) Стан: в руховi (і %).
      гарячий резерв
      холодний резерв
      біжучий ремонт
      середній ремонт
      спеціяльний ремонт
      грунтовний ремонт.

2) вагони
   а) рід: особові, вантажеві криті, плятформи, цистерни, решотки, баластні, інших спеціяльностей (для птиці, фруктів, льодники.)
   б) кількість і дисльокація
   в) стан (див. попередній п. 1, в)

3) випуск в добу з ремонту паротягів і вагонів.
4) Перешкоди в ремонті рух. складу
5) колійові майстерні
   а) рід
   б) обслуга
   в) заосмотрення технічне (запасові частини, сировці, машини і т. и.)
   г) якою кількістю станків працюють майстерні по річному розу ремонту рух. складу
   д) задоволення майстерень необх. приладдям та матеріялами
   е) ставлення робітників до праці
   ж) нехтування обов'язками і боротьба з ним.
6) Склади.

IV. Заосмотрення колії.

1) Паливо
   а) рід (дерево, вугілля, нафта), кількість, якість, місця заготовки
   б) засоби заготовки палива, вартість, спосіб оплати
   в) забезпеченість рух. паливом.
2) Засоби технічні
3) Смарa (рід, кількість, якість): нафта і освітлення потягів, будинків і сигналів.
4) Бази і склади місцеві (розміщення, що в них є).
5) Джерела і спосіб заосмотрення колії
6) Щоденне вимагання і щоденне заосмотрення

V. Звязок, телеграфічний і телефонічний.

1) Організація служби звязку.
2) Стан сполучень телеграфічних і телефонічних даної станції і загальне.
3) Заосмотрення станції телеграфічної
   а) Кількість апаратів
   б) система
   в) обслуга
4) Пункти з звязку повстанцями і не само.

VIII Рух потягів

1) Добова кількість потягів (особових, вантажевих, військових, робочих)
2) Склад потягів
3) Напрямок і місце призначення військових потягів
4) Відправка порожніх складів і мета
5) Перебування потягів в дорозі
6) Пересилка в командировку паротягів
7) Скупчення по вузлах порожніх і завантажених потягів і причини цього
8) На яких дільницях припинено рух і з яких причин; перешкоди руху
9) Перевозка збіжжя і худоби.

IX. Руйнування колії

1) Зруйновані мости, водотяги, колії, звязки по залізницях і державних дротах і ким.
2) Засоби (ремонтування зруйнованих споруджень (ремонтні валки, каменоломні, мобіл. сапери)
3) Заміна старих шпал цілковита і половична
4) Чи не розбираються колії, куди перевозяться, і з яких причин.
5) Чи не вивозиться станків з майстерень, рухомого складу, куди і з яких причин

2) Стаційні служби, спорудження і стаційні помешкання
3) Рухомий склад
4) Заосмотрення колії
5) Звязок, телеграфічний телефонічний.
6) Обслуга колійова.
7) Охорона колії 8) Рух потягів, 9) Ремонтування колії.

I. Лінії колійові

1) Назва, напрям і довжина лінії колійової.
2) Рід колії
   а) ширококолійові лінії колійові
   б) нормальноколійові " "
   с) вузьколійові " "
3) Кількість колій і ширина насипу
4) Стан ліній колійових
   а) кількість колій чинних, нечинних (причина їх нечинності)
   б) які і коли укладено рейки і шпали
   в) ушкодження направлені і непоправлені.

5) Будова колійових ліній
   а) матеріал, вжитий на шпали
   б) Кількість і місця для рур і віадуків, ровів для стоку води (кювети)
   в) мости (розміри, стан, ушкодження, час і рід поправки)
   г) насип (височина, широчина, кут кривини)
6) Провозоздібність лінії і її пропускна здібність.
7) Характеристика найближчої прилінійової смуги (ліси, поля, села, характер ґрунту.

II. Стаційні служби, спорудження і ст. помешкання

1) Рід "станції"
   а) станції вузлові
   б) " базові
   в) " з майстернями
   г) " водні

2) Колійові спорудження і забудови стаційні (двірець, деповські колії, водотяги, рампи і т. и.)
3) ~~Пропускоздатність~~ Вмістимість станції (~~Максимальна кількість потягів на добу~~) і одноразова пропускна здібність.
4) Сигналізація
   а) рід (семафори, стаційні, ліхтарі вилочні та ин.)
   б) організація

II. Дипломатична розвідка має завданням виявити взаємні стосунки держав і здобути відомості про трактати, зав'язані ними, чи ті трактати мають характер обов'язковий чи зачіпний і в цьому разі, супроти кого такий трактат скеровано.

Взагалі агенти мусять виявити наступне:

— 1) таємні пакти зав'язаних державами трактатів,

— 2) таємні цілі приїзду до даної держави голов інших держав або спеціяльних дипломатичних представників,

— 3) організація, співучасники і наслідки з'їздів, дипломатів засоюзнених держав,

— 4) тертя, що виникли поміж засоюзненими і невтральними державами, причини їх і погляд на них поодиноких союзників і невтральних держав,

— 5) колективні виступлення засоюзнених, конкретне видання дипломатичних нот засоюзненими, здобуття цих нот до їх опублікування,

— 6) виявлення, в яких пунктах дипломати засоюзнених прийшли до згоди і солідарувались і які пункти трактатів мають характер тимчасового компромісу,

— 7) які тайні директиви одержали дипломати, що ведуть переговори про зав'язання союзу, перемир'я, замирення і т. п.

— 8) Стосунки до невтральних держав і переговори, що замірялися перетягти на свій бік невтральну державу,

— 9) характеристика представників дипломатичного корпусу даної держави.

Що ж до диверсії в царині зовнішньої політики, то щоб викликати стосункове міжнародне захитання даної держави, агентам надаються такі завдання:

— 1) ширення відомостей, що можуть викликати сварки поміж засоюзненими,

— 2) викликання тертя поміж державами засоюзненими і невтральними через виявлення

таємних трактатів або розповсюдження фальшивих відомостей.

— 3) дискредитування осіб, що керують дипломатичними (справами чи політичними) держави (преса, розповсюдження фальшивих відомостей, пропаганда) або усування їх (терористичні акти).

— 4) ширення пропаганди, ворожої для держави, що висилає агента.

IX Економічною розвідкою називаємо здобуття агентурним шляхом відомостей про матеріяльні засоби даної держави, її фінанси, ступінь ~~пристосування~~ пристосування промислу до потреб війни і т. п. Такі відомості вельми цінні для сусідньої держави, бо можливість ведення війни залежить від матеріяльних засобів даної держави.

В цій царині агенту даються такі завдання:

1) загальний стан, економічний і торговельний держави, піднесення або підупад поодиноких галузів торговельних,

2) кількість запасів харчових продуктів і інших предметів першої потреби.

3) нагромадження певного краму в одній районі краю (себто неправильний розподіл краму)

4) брак певного краму на ринках

5) Кредитові державні операції, позики і стосунок людности до позики.

6) Грошовий оборот у державі, кількість золота, емісія банкнотів,

7) економічна допомога засоюзнених і невтральних держав

8) Закордонна торгівля, обороти, удял в закордонній торгівлі засоюзнених і незасоюзнених держав, характеристика фірм, що провадять внутрішній торг.

9) Заколот людности на економічному ґрунті.

Усі вище наведені відомості дають супротивникові змогу судити про економічне життя держави і створити агентурним шляхом економічно тяжкі умови екзистенції в державі. Засоби до спричинення економічної шкоди державі (диверсія економічна) такі:

1) Унеможливлення правильного розподілу ~~[illegible]~~ в державі краму і предметів першої потреби через утруднення транспорту і нищення транспортових засобів, скуповування великої кількости краму і переховування його.

2) агітація проти внутрішніх і зовнішніх ~~з~~ державних

позик.

3) обниження курсу банкнотів через кольпортування відомостей, що викликають паніку;

4) фабрикування і випущення в обіг фальшивих банкнотів

5) скуповування і вивіз закордон золота, забороненого до вивозу краму і банкнотів.

6) організація заколотів на економічному ґрунті, страйків, локавтів і т. п.

IV. Розвідка внутрішньо політична має завданням збирати відомости про внутрішний політичний стан держави. Ці відомости входять в обсяг військового розвідки, позаяк війни всіх часів показали, що єдність і військовий запал людности є гарантією побідного закінчення війни. В царині внутрішньо-політичної розвідки ставляться такі завдання:

1) настрій урядових сфер та ріжних суспільних угруповань

2) настрій широких мас людности, ставлення їх до війни та існуючого внутрішнього стану держави,

3) можливості змін у складі уряду, ставлення парляменту, людности і політичних угруповань до уряду або поодиноких членів його.

4) зростаюче незадоволення людности, причини його.

5) ставлення до противної сторони ріжних політичних груп даної держави, які групи настроєні мирно і в якій мірі ті політичні групи можуть бути корисними для впровадження в життя тих чи инших плянів противної сторони.

6) політика окраїнна, ставлення держави до національних меншостів і навіть ворог, причини незадоволення нац. меншостів з уряду і т. д.

До завдань в межах спричинення безпосередньої шкоди для внутрішнього життя держави належать:

1) попирання всіма силами загального незадоволення з уряду шляхом агітації, ~~кольпортування~~ ширення фальшивих ~~галасливих~~ відомостей і т. и.

2) агітація, організація і попирання виступів політичного характеру, як то: страйків, змов, замахів ~~[illegible]~~ і т. п.

3) пропаганда місцевого сепаратизму і переворотових організацій, ослабляючих оборонну силу держави.

Поданий вище ряд розвідчих завдань, природньо, не є повним, багатьох завдань наперед не можна передбачити і вони виявляються ~~[illegible]~~ в перебігові боротьби.

Але можна рішучо сказати, що добре зорганізована розвідча служба і шкідлива дія ворожої держави — довгочасна праця агентів для можливости противній стороні полегчити більшість збройних сил.

Загальна інструкція до розвідки військової

Військова розвідка полягає на докладнім вивченні сил ворожих, що перебувають на даному терені або гіпотетично переходять, а саме большевицьких військ, польських, [illegible] Савинковських, [illegible] і повстанчих [illegible].

А. Штаби.

Належить визначити: 1) назви і місце побуту штабу (армії, дивізії, [illegible] оперативний і т. п.)

2) склад персональний і чисельний

3) в (склад персональному) належить зафіксувати військову вартість, а разом з тим старатися встановити правдиві одиниці [illegible] в даній [illegible] армії

Б) Військові частини.

1) назва, 2) чисельність, 3) вишкіл, 4) озброєння, 5) умундурування, 6) спосіб і стан заосмотрення, 7) дисципліна, 8) моральний стан, 9) відсоток ідейного елементу, 10) [illegible], звернути під увагу [illegible] політичним, 11) склад персональний командування, як вище

В) Склад частини, [illegible]

Г) Частини [illegible] внутрішньої.

1) міліція, 2) відділи [illegible], 3) відділи праці і т. д.

Д) Фортифікація. Стан і фортечних укріплень

Е) Транспорт.

1) колійовий (кількість вагонів, паротягів, їх стан, колійові станції, депо і т. п.)

2) водний (пароплави, барки, — кількість їх і стан)

3) кінний (власний, реквізований, авто — їх стан)

Додаток I. При цьому належить звернути особливу увагу на озброєння, а саме на систему мушкетів, і на [illegible] даної частини.

Додаток II. При розвідці користуватися даними схемами.

Схема інструкції

Про розвідку транспортову.

А. Відомості загальні.

I. Значіння комунікаційної сіти для слідованого терену з точки погляду військового.

1) Вплив комунікацій на маневрову здатність війська;
2) " " " стан заосмотрення війська

II. Бази.

1) Бази фронтові:
 a) бази заосмотрення,
 " апровізаційні,
 " амуніційні,
 " гарматні,
 " технічні;
 б) бази самоходові,
 c) " санітарні,
 d) " опанцерованих поїздів.
2) Бази дивізійні (подібні [illegible] [illegible] групи)
3) Дислокація баз ~~[illegible]~~ і сфера ділання

III. Організація заосмотрення баз і фронтів

1) Спосіб
2) Терміни
3) Запотребовання і дійсне виконання

IV. Терен

1) Загальна характеристика
2) Вплив терену на стан комунікацій і транспорту
3) Перешкоди природні і штучні для транспорту.

В. Комунікаційні засоби.

1) Колії залізничні.
2) Ріки і канали
3) Ґрунтові шляхи.

1. ~~A. I.~~ Колії залізничні

1) Колійові лінії.

Доклад Нач-к. ~~...~~ штаб п.п. віськ. про приступлення до організації на місцях УНО.

(X)

Всі ті відомости, що надходять з ріжних кінців світа, з Московщини і окупованої України ясно малюють той стан зростаючої анархії, до якого в цей час дійшли ці дві державі завдяки голоду і повному завмиранню господарчого життя. З дня на день цей стан погіршується і там неминуче і прискореним темпом йде до ліквідації комуністичних московських урядів. Ми можемо зараз певно сказати, які форми прибере на Україні ~~...~~ переворот. Ті організації, що вже існують на Україні безсумнівну переберуть владу до своїх рук, але не виключається можливість спроб захоплення в свої руки влади місцевими московськими і промосковськими елементами. І цей критичний мент треба передбачити і забезпечити справу нашої влади в надійніші засоби. Таким засобом є політична національна організація цивільного населення України через УНО.

Отже мент, який передбачаємо є дуже важливий і на ньому багато залежить наша справа. В першу чергу це торкається організаційної праці по утворенню УНО. До часу антикомуністичного перевороту в Московщині і антимосковського на Україні УНО мусить дуже

[...]увати вповні сил, а для того до (переведення самої) організації УНО необхідно приступити негайно.

З огляду на те, що до сеї пори вже скла-дено всі необхідні для праці інструкції і відозви і ідеольогію, стала на черзі праця по підготовці і висилці керовників на місця. На всі сім округ і 57 район (не рахуючи Кубані) в першу чергу для утворення політичних бекетів потрібно як мінімальну кількість — 21 керовників.

З огляду на велику відповідальність, що покладається на цих перших організаторів такої важливої справи, як УНО, що до того мусить ще носити цілком таємничий характер, вони мусять визначатися максимумом рі[з]них гідностей: мусять бути людьми уповні довершеними що до моральности, розумними, з великою освітою (широкоосвіченими), з широким світоглядом, мати всі якості і прикмети доброго політичного і громадського діяча, здібність бистрого орієнтування в мінливому ході революційних подій, що вміють викликати до себе повагу серед оточення своєю духовою внутрішньою силою, з великою рішучістю, що відсвічує від кожного руху і слова і виходить з сили великого і глибокого переконання, а не лише галасливої пихи. По можливости це мусить бути така людина більш-менш відома серед активно-діяльно-

тої тут і на Україні української вдачі (?).
Не кажу вже про національний бік цих людей!
в цьому відношенні це мусять бути люди
найбездоганніші, без жадних закидів.

Я, що довший час був відірваний від безпосередньої політичної праці, не можу взяти на себе ініціятиви в пропонуванні кандидатів на цих майбутніх керовників і організаторів на місцях УНО і находжу (?) доцільним, щоб обрання їх відбулося по взаємному порозумінню між Вами, п. Генерале, і п. Головним Отаманом. Деякі з цих кандидатів мусять відразу ж заступити дуже високі місця в організаційній ієрархії, тому деякі з цих двох десятків кандидатів мусять бути особливо рекомендовані.

Коли таких кандидатів буде відшукано і передано до Штабу, їх потрібно ознайомити з завданнями УНО і їх майбутньою працею на рідній землі в змислі (?) УНО. Для цього потрібним є утворення відповідних курсів по особо складеному програму.

Приблизний розклад курсів.

	потрібно для	викладає
1. Фізична географія України	поновлення в пам'яті деяких подробиць, необхідних при вивченню територіяльного розподілу України для праці УНО	п. Іванів

(4)

2. Економічна географія України (порівняльна і Росії), статистика, сільсько-господарче і робітниче питання, справа кооперації. Методи і практичні вказівки для переведення праці УНО	Орієнтувати ваших в майбутній праці	п. Красовський
3. Комунікація і транспорт. Методи і практичні вказівки для переведення праці УНО	"	п. Яновський
4. Законодавство і адміністрація в Сов. України і УНО. (З'ясування правового стану населення, вільности)	"	п. Мосаківський
5. Тактика малої війни	"	п. Отмарштейн
6. Історія визвольних моментів України. Ідеольогія УНО.	"	п. Шипук
7 Військова і політична розвідка	"	п. Ковалевський

Цілий лекційний матеріял мае бути пристосований до цілів і завдань П.П. Штабу і скерований в напрямку реального ділання.

Курси мають відібрати 10 днів (не більш, як 40 лекцій, по 4 на 1 день), а тому курсантів мусить бути забезпечено на цей час добовими грішми, виходячи з даного обрахунку!

на курсантів	на 1 добу	на 10 діб
1	600 м.п.	6000 м.п.
21	12600 м.п.	126000 м.п.

Цеї суми ~~в моєму~~ розпорядженню не маю, а без забезпечення грішми курсантів не є доцільним їх вишколити, а тому прошу Вашого клопотання перед відповідними чинниками про асигнування і випуск на цю справу 126000 мар. польських.

Положення про цивільне керування.

Цивільне керування при штабі партизано-повстанчих військ являється органом, через який Головне Командування переводить організацію цивільної влади і переводить всі розпорядження до населення, маючи своїм завданням налагодження нормального життя звільненого повстанськими військами терену.

У своїй організації цивільне керування поділяється на:

I Відділ (Адміністративна Управа).
II Відділ (Політична Управа).

I Відділ
(Адміністративна Управа).

I Відділ відає справами адміністраційними, політичними, робітничих організацій і праці, народньої освіти, здоровля і опікування, судовими, релігійними, інформації і пропаганди, земельними, народнього господарства, фінансів, державного контролю, пошт і телеграфів та справами шляхів і комунікації і в звязку з цим поділяється на підвідділи:

а) Адміністративно-політичний
б) Економічний
в) Транспортовий.

А. Адміністративно-політичний підвідділ.

Адміністративно-політичний підвідділ обнімає собою справи по таким галузям державного життя: а) адміністративним, б) політичним, с) інформації та пропаганди, д) робітничим організаціям та праці, е) народньої освіти, ґ) здоровля та опікування, ж) релігійним, з) судовим.

Завданням цього відділу являється:

I по справам адміністративним:

а) установити тимчасову во звязку з Урядом УНР українську владу відповідальну за лад та спокій в да-

ній місцевості.

б) установити службу безпечества (міліцію-охорона) зі самого населення

в) охоронити та зберегти державне, громадське та приватне майно залишене ворогом.

2. По справам політичним:

а) боротьба з політичними державними злочинцями

б) виявлення та своєчасного паралізування протидержавного елементу будь організації чи окремі особи

в) інформація Уряду УНР та Штабу повстанчих військ про антидержавні вчинки та заміри різних осіб та організацій

3. По справам пропаганди та інформації:

а) широка агітація серед населення в напрямку УНР для підтримки всіх повстанчих виступів і утворення відповідального настрою прийому регулярної армії УНР.

б) інформація населення всякими можливими способами (газети, відозви і все т. и.) про акції повстанчої армії, про діяльність Уряду та міжнародне становище УНР, її регулярну армію.

в) інформація закордонної преси про повстанчий рух з метою створення сприятливих умов для виступів нашої дипломатії.

4. По справам робітничих організацій та праці:

а) забезпечення вільного існування робітничих організацій

б) встановити нормальні умови праці; налагодити виплати заробітньої платні і харчування робітників.

в) боротись з саботажем і старатись збільшити продуктивність праці

5. По справам народньої освіти:

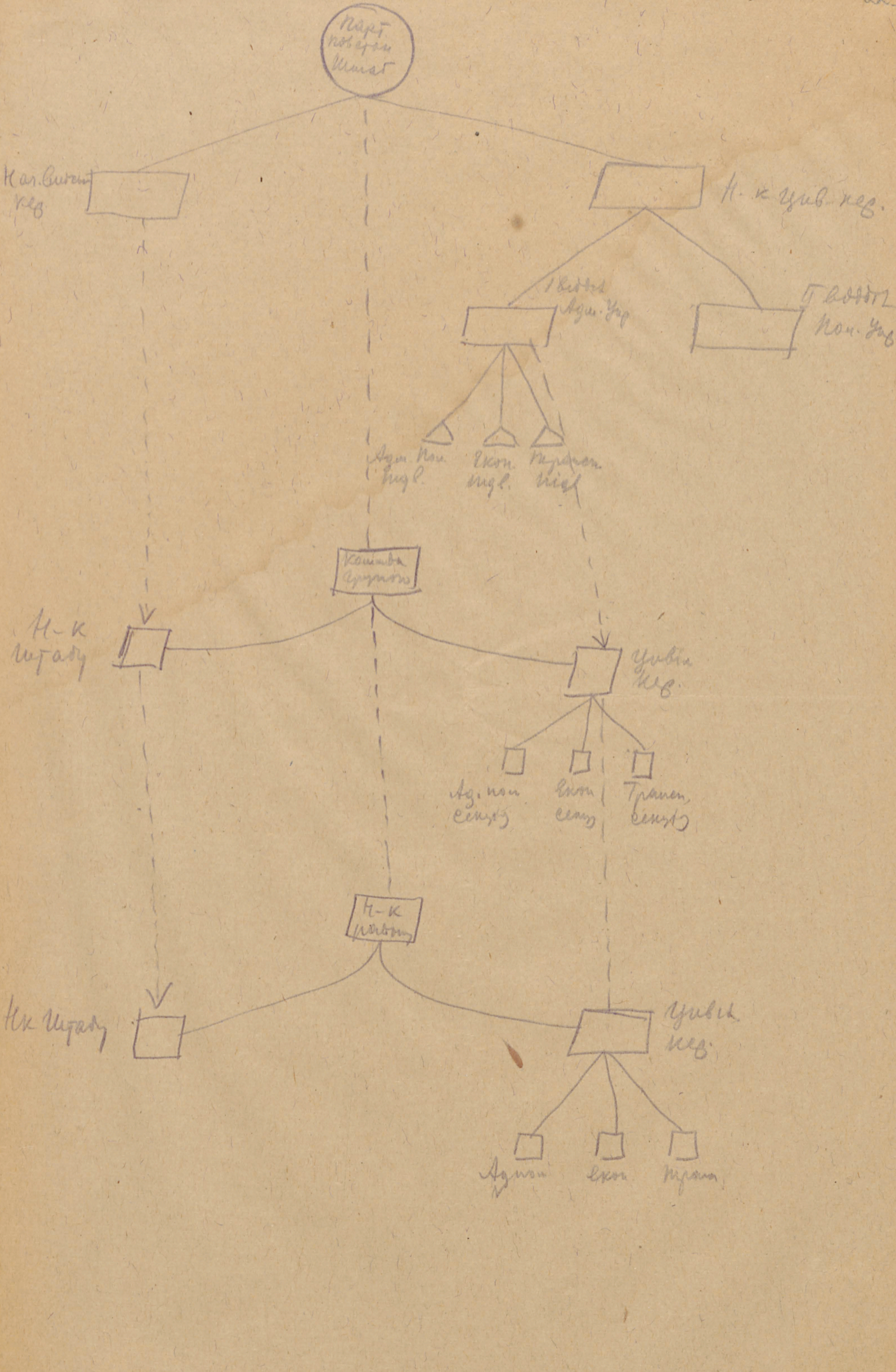
дення серед людности ідеї УНВ і т.д. У своїй праці не являється органом влади, а лише моральним і фактичним її помічником. Політична Управа поділяється на три напрямки: політичні, економічні і транспортові. Діяльність по цих напрямках цілком іде паралельно з діяльністю відділів адміністративної Управи лише з різницею що адміністративна управа являється органом явочним при Штабі і розпорядчий а політична управа - органом конспіративним морально і фактично допомагаючи на терені України (в запіллю ворога). Про організацію і праці політичної управи доклад маємо окремо.

Підчас підготовчої праці військового керування для піднняття всенародного повстання цивільне керування буде займатись підготовчою працею що до переведення в життя всіх вищезазначених пунктів.

При Штабах Груп та районів на терені України засновується при такій же конструкції цивільне керування з відповідними відділами без політичної конспіративної управи, яка керується тільки єдиним органом.

Проект тимчасового штату цив. кер-ння.

1. Нач-к цив. керування . . . . 1.
2. Адміністр. політ. підвідділ
   Нач-к відділу 1
   Помічників 2
3. Економічний підвідділ
   Нач-к відділу 1
4. Транспортовий підвідділ
   Нач-к підвідділу 1
5. Діловод цив. кер-ння . . . . 1.


Парт. повстан. штаб
Нач. військ. сек.
Н-к цив. сек.
І відділ Адм. упр.
ІІ відділ Пол. упр.
Адм. Пол. підв.
Екон. підв.
Трансп. підв.
Командна група
Н-к штабу
Цивіл. сек.
Ад. пол. секція
Екон. секц.
Трансп. секція
Н-к повіту
Н-к штабу
Цивіл. сек.
Ад. пол.
Екон.
Транс.

і спосіб їх охорони, чи вразливі їх пошкодження тощо. Цінні відомості легко можна здобути, ~~[illegible]~~ маючи стосунки зі службовцями, навіть як хто таких стосунків не має, може багато довідатися з поточної розмови зі службовцями, уміло провадячи розмови. Розмови з кондукторами і іншою колійовою обслугою можна або вивідати регулярність і швидкість руху, порядок на колії і т. д. або натрапити на якраз прорвавші справи колії, дивуючись і несподівано запитуючи про причини, для чого так є, а не інакше... для чого до цієї пори було інакше і чому буде інакше і т. д. З машиністами найлегше балакати про паротяги, їх стан, ремонт і т. д.

Зрештою кожна розвідка під час виконання має свої спеціяльні умовини, що полекшують або перешкоджають виконанню завдання, які ні передбачити ані подати як певні не можна, і використання яких залежить безпосередньо від здібности виконуючого.

§10. Звязок телеграфічний і телефонічний.

Звязок тел., як найскорший спосіб комунікування з місцями навіть найбільш віддаленими має величезне значіння і застосування при всякого роду працях.

Телеграф є конечним для керування загальним рухом колії, для скорого інформування про видані зарядження, накази, інструкції, в винятково непередбачених випадках.

Під час війни, особливо в прифронтовій смузі, значіння телеграфу виростає з огляду на конечність тісного контакту між всіма військовими відділами. Евіденція служби звязку обіймає організацію цієї служби, станції тел. майно, як то: кількість апаратів, [illegible]. Належить дослідити сіть всіх тел. сполучень, обсадження службовим персоналом і його фахову освіту. Всі ті відомості дадуть нам виказ стану тел. звязку і степень витревалости і працездатности.

§11. Обслуга колійова

Колійові службовці на неприятельських коліях

цілком ~~найбільш володіють~~ духу масі, найбільше усвідомлені що до колійового стану. Вони ~~[illegible]~~ можуть подати найдокладнішої інформації про все, що стосується до колії як рівно значно допомоги (або пошкодити) диверсійній акції на тій лінії. Часто зіпсувати паротяг або вихати з потягом так, щоб закорковувати цілу лінію, не є річчю легкою і до того треба зовсім бути докладно обізнаним, яким може бути лише колійовий службовець. Ніхто так добре не потрапить викоїти потяг, або спричинитися до цілковитого загальмування руху, як самі колійовці. Природно першенство в тім напрямку може мати колійовий уряд, особливо відділ руху, від наказів і розпоряджень якого залежить організація руху. Під час евакуації України більшовиками в 1919 р було кілька наглядних випадків закоркування ~~станцій~~ вузлових станцій завдяки злій волі керовників. Закоркування Полтави ~~під~~ підчас евакуації Харкова, або Бахмача підчас евакуації Києва можна було ділом не одного духовця-колійовця. Тому то докладне запізнання з колійовим персоналом і проникання в осередки їх життя має першорядне значіння. Належить дізнатися про їх численність, освіту загальну і фахову, степень інтелігентності, усвідомлення політичного, ~~[illegible]~~ суспільного і національного, дізнатися що до їх організації, професійні, економічні, партійні і т.п. їх потреби, бажання, (впливових особистостей). Найважливішим є за або проти державних настроїв колійовців і їх стосунок до уряду, а також національний склад, який можна відповідно визискати на патріотичному тлі. Посідаючи шляхом розвідки вище зазначені відомості можна в мірі потреби відповідно реагувати на появлення нові прояви колійового життя і в певній мірі через те впливати на цілий стан колій супротивника.

§ 12. Охорона колії.

Охорона колії відбувається через колійову обслугу, військові відділи місцевої формації і спеціяльні колійові частини. Підчас розвідки про колійову охорону належить звертати увагу на організацію її і увесь висока. Досліджуючи кол. військо належить

довідатися про їх назву, нумер, ~~[illegible]~~ призна-
чення, відомості про дислокацію, чисельний ~~склад~~ і націо-
нальний склад, стан заосмотрення, бойовий стан
і боєздатність, настрій, стосунок до місцевої людности
і навпаки.

5. Ріки і канали.

§1. Ріки становлять одну з найважливіших перешкод
для сухопутного транспорту, одночасно вони є першими
після колій засобами комунікаційними, за допомогою
якої можна однаково добре транспортувати і розмістити
війська, оскільки рід і положення ріки є в цьому ро-
зумінні зручним.

§2. Поза загальним дослідженням ріки, тоб-то її властиво-
стей природних, як напрям, ширина, течія, дно і т. п., під
поглядом стратегічним належить дослідити бази і
важливіші пункти на побережжю, зручні для затри-
мання війська, дороги рівнобіжні з рікою, придатні для
інших переправ, загальний характер місцевости, по
якій протікає ріка. Належить дослідити стан ріки,
її транспортову здатність, довжину сплаву, час навіга-
ції по ній, вплив пори року на сплав. Довідатися тре-
ба про природні перешкоди для сплаву, як пороги, стрімкі або
скелясті береги, мілизни, острови, — і штучні — в роді
млинів, гребель, низько висячих мостів і т. п. Поза тим
~~[illegible]~~ належить дослідити, якими транспортовими
засобами розпоряджує дана ріка, чи володіє виста-
чаючою кількістю таборів (пароплавів, човнів, барок)
у стосунку до запотребовання даного планового транс-
порту. Рід, склад і стан цього рух. складу ~~табору~~, чи стан його витри-
мав протягом сьогорічної навігації, чи достатньо під-
готовлений до розпочаття навігації, т. є. чи достатньо
заосмотрений в паливо, ~~[illegible]~~
Які ~~[illegible]~~ ємкости пароплави можуть курсувати
по даній ріці.

§3 Канали.

Підчас розвідки каналів належить звернути увагу на

й комунікацію, природу їх ґрунту, чи і як можна їх [illegible]-шити або відвернути. Як можна знищити їх шлюзи, перешкодити сплаві. Належить докладно ознайомитися з будовою каналу, обслугою, способами і часом переправи через канал. Яке значіння має канал для даної ріки. Який вплив і значіння на транспорт і комунікацію мало б знищення каналу. Чи під ~~[illegible]~~ оточенням.

§4. Усі ~~[illegible]~~ ці відомості дадуть змогу ~~[illegible]~~ вільше ознайомитися з рікою і її значінням для цілей війни, улегшать зорієнтування, ~~[illegible]~~ оскільки ~~[illegible]~~ здобуття її, [illegible] її устя і місця сплаву від ворога, зашкодять йому і які можна буде осягнути користи з посідання даної ріки. Особливо важливі є дані про ріки, що є в прифронтовім районі, бо, окрім транспортового значіння, ріки ~~[illegible]~~ мають ще значіння, як природньої оборонної лінії.

§ 6. Ґрунтові дороги.

§1. Дороги поділяються засадничо на звичайні, биті, і бруковані.

§2. Звичайні дороги найневигідніші, бо підлягають впливові погоди і пори року, з огляду на що без попереднього дослідження не можна напевно окреслити їх стану. Ці дороги проведені в інтересах ~~[illegible]~~ сполучення мешканців і звичайно вузькі і не мають певно вираженого напрямку.

§3. Бруковані дороги і биті добрі, остільки ~~оскільки~~ добре збудовані. Мають вони звичайно рів для стоку води, мають визначену ширину і напрям. Стан дороги залежить переважно від будови. Якщо дорогу збудовано добре, ґрунт, на якому вона лежить, не грає такої ролі як для доріг звичайних.

§4. Дороги бруковані складаються головно з двох частей: піщаної основи і бруку, будованого з каміння, укладеного можливо найгустіше. Такі дороги вимагають повсякчасного догляду над їх станом і старанної направи в разі ушкодження, інакше псуються скоро і не витримують перемаршу більших транспортів війська.

§5. Биті дороги далеко міцніші від брукованих і витриваліші що до зміни погоди. Їх будується в такий спосіб: На підкладі з піску укладається малі рівні камінці і все засипається шаром товченого каміння і добре

укочується з допомогою залізного валка. Такі дороги дуже добре надаються до перемаршів всяких — всіх родів зброї. Найкращими є бруковані дороги, так звані американськими, відріжняються тим, що не мають ровів на воду, натомість поверхня дороги усипана луковато і спадисті її боки не можуть затримувати на собі води, що стікаючи, сама собі робить природні рови.

§6. Розвідка доріг полягає на досліджуванню роду дороги, її довжини, будови, напряму. Належить досліджувати її стан, назву і відлеглість місцевости, через яку вона переходить. При досліджуванні належить спеціяльно зазначити, чи дорога надається до більших перемаршів, для тяжкої армати, чи має якусь природну заслону (ліс, гори), чи можна її оминути. Окрім цього предметом розвідки доріг є рівнож почтові забудовання, гаражі і транспортові засоби, як фурманки, самоходи, коні, місця зручні для ночлігу і т. д.

§7. Мости

§1. Мости бувають сталі і рухомі, будовані з дерева, каміня і заліза, криті і некриті. Мости рухомі мають рухому підставу, напр., понтонові мости, яких лежні є оперті на великі човни. Такі мости будуються звичайно для цілей війни, на випадок потреби негайного перекинення війська на другий бік річки, і на ріках з дуже сильною течією, де з причини весняної повіди сталий міст не витримав би. Криті мости мають сталий помост, по якому можна перейти або переїхати, некриті ж, спеціяльно колійові, сталого помосту не мають, а лише основу, на якій укладено рейки. Такі мости не надаються до пішних перемаршів. Однак деякі некриті мости мають біля себе заготовлений матеріял на помост, яким можна в разі потреби покрити міст і в той спосіб уможливити перехід по ньому.

§2 Підчас розвідки мосту належить звернути обачну увагу на рід матеріялу, з якого він збудований і рівнож спосіб будови мосту. Далі подати виміри мосту (дов-

Дорогая Манюрочка! На много писем не имѣю от
тебя отвѣта. Собирайся а приѣзжай к нам старою
дорогою. с Олей матерью и сином. Воля ждет тебя
холостяком. Остановимися в Зарѣчьи и увѣдомиши
меня. Я встрѣчу тебя и Олю. Тека цѣлует и при-
вѣтствует. Цѣлуем ждем. Как мать. Прошу
Мих. Наум. выслать довѣренность союза кустар. принадлеж-
ности и брать участіе в собраніях. Женя.

М. ш. Вол. Пав
Луценко
Переписарі

У. Н. О.

Ціла територія України поділяється на 7 майже рівних простором округ.

I Округа має осередок у Виниці; до неї входять Волинь і Поділля, з територією в 76143 км² + 5788800 мешк.

II Округа має осередок у Києві; до неї входять Київщина і Полтавщина, територія 96840 км² + 8584600 м.

III Округа - осередок у Новгороді Сіверському; до неї входять Чернігівщина, Мозирщина, Курщина (повіти: Грайворонський, ~~Новоосколський~~, Путивльський, Суджанський) і повіти Гомель-Річиця; територія (без повітів Гомель-Річиця та 4-х Чернігівщини - Мглинського, Суражського, Стародубського і Новозибківського) 56962 км² + 3151050 м.

IV Округа - осередок у Харкові; входять Харківщина, Воронiжчина (повіти: Бірючський, Богучарський, Валуйський, Острогожський і Павловський) та Новооскольський повіт Курщини, територія 83382 км² + 4936750 м.

V Округа - осередок у Катеринославі; входять Катеринославщина та Мелитопольський і Бердянський повіти Тавриї; територія 85402 км² + 4449600 м.

VI Округа - осередок у Одесі; входять Херсонщина і Дніпровський повіт Тавриї, територія 83833 км² + 4104600 м. VII Округа - осередок Сімферопіль; входить Крим; територія до 50000 км² + до 2.000.000.

Площі цих округ относяться до себе, як числа - 4,5 : 5 : 4 : 4,7 : 4,8 : 4,7 : 3.8.

Поза округами залишається Кубань ~~і~~ і Ставропільщиною ~~і Кримом~~.

Кубань має свій уряд і до того уряду повинно призначити окреме представництво для інформації і координації акцій і для підмоги.

~~Крим через наслідки його становища вимагає роз-~~

~~[illegible]~~

Поділ округ на райони.

I. Райони: 1) Житомирський (Житом. пов. і м. Житомир, як осередок); пл. 7700 км² + 485200 м.

2) Овруцький (Овруц. п. і м. Овруч); пл. 10554 км² + 307500 м

3) Звягельський (Звягел. п. і м. Звягель); пл. 7205 + 485200 м

4) Проскурівський (Заславський, Старокостянтинівський та Проскурівський пп., м. Проскурів); пл. 8722 км² + 844200 м

5) Винницький (Винниц. п., Літинський і Летичівськ. пп. м. Винниця); пл. 8991 км² + 875800 м).

6) Камянецький (Камянец. п., Новоушицький п., м. Камянець); пл. 5724 км² + 647100 м.

7) Могилівський (Могил. п. і Ямпільський п., м. Могилів); пл. 6363 км² + 656700 м.

8) Гайсинський (Гайсин. п. і Брацлавськ. п., м. Гайсин); пл. 6461 км + 656500 м.

9) Балтський (Балтський і Ольгопольський пп., м. Балта); пл. 11771 км + 915800 м

II. Райони: 1) Київський (Київ. п., м. Київ); пл. 5653 км² + 895700 м.

2) Радомиський (Радом. п., м. Радомишль); пл. 4600 км² + 468700 м

3) Бердичівський (Бердич. п., Липовецьк. і Сквир. пп., м. Бердичів); пл. 9973 км + 966300 м

4) Білоцерківський (Васильків. п., Канівськ. і Таращан. п., м. Біла Церква); пл. 10719 км² + 1045200 м.

5) Уманський (Уман. і Звенигор. пп., м. Умань); пл. 7760 км² + 770310 м

6) Черкаський (Черкас. п. і Чигирин. п., м. Черкаси, або м. Сміла); пл. 7197 км² + 696300 м.

7) Переяславський (Переясл. і Золотоніськ. пп. м. Переяслав); пл. ~~[illegible]~~ 8516 км² + 544800 м.

8) Лубенський (Прилуцьк., Пирятин. і Лубенськ. пп. м. Лубні); пл. 8884 км² + 682800 м.

9) Гадяцький (Гадяц., Роменський і Лохвиц. пп. м. Гадяч); пл. 7700 км² + 542100 м.

10) Кременчуцький (Кременчуц., Хорол., Кобиляц. ппр. м. Кременчук) пл. 10411 км² + 889400 м

11) Полтавський (Полтав., Миргор. і Зіньківськ. пп. м. Полтава); пл. 8297 км² + 705100 м

12) Костянтиноградський (Костянтиноград. п. м. Кост-град); пл. 6078 км² + 327500 м.

III. Райони: 1) Чернігівський (Черніг. і Остер. пов. м. Чернігів); пл. 8216 км² + 424700 м

2) Ніжинський (Козелецьк., Ніжинськ., Борзен. ппр. м. Ніжин); пл. 9721 км² + 595400 м.

3) Городенський (Городенськ. і Сосниц. пп. м. Городня); пл. 8311 км² + 432400 м

4) Мозирський (Мозир. і Речицьк. пп. м. Мозир); пл. понад 8087 км² + понад 200000 м.

5) Гомельський (Гомельськ., Новозибк., Мглинськ., Суражськ., Стародуб. ппр. м. Гомель): пл. ? + ? м.

6) ~~Нов~~ Сіверський (Нов. Сіверський, Кролевецьк. і Конотоп. ппр. м. Новгород-Сіверський); пл. 8992 км² + 594500 м

7) Суджанський (Суджанськ., Глухов. і Путивльськ. пп); 7357 км² + 508250 м

8) Білгородський (Білгород., ~~[illegible]~~ і Грайворон. ппр. м. Білгород) пл. ~~[illegible]~~ 6263 км² + 454700 м

IV. Райони: 1) Сумський (Сумськ., Лебедин. і Ахтир. ппр. м. Суми); пл. 9063 км² + 751600 м.

2) Харківський (Харків., ~~[illegible]~~ Богодухівськ. і Валківськ. пп. м. Харків); пл. 8894 км² + 911800 м.

3) Зміївський (Зміївськ. пов. м. Зміїв); пл. 5577 км² + 309600 м
4) Ізюмський (Ізюмськ. пов. м. Ізюм); пл. 7727 км² + 399100 м
5) Куп'янський (Куп'янськ. пов. і Вовчан. пов., м. Куп'янськ); пл. 10894 км² + 559300 м.
6) Старобільський (Старобільськ. п., м. Старобільськ); пл. 12342 км² + 485400 м
7) Валуйський (Валуйськ., Новоскол. і Бірючський п-ти, м. Валуйки); пл. 12234 км² + 767400 м
8) Острогозький (Острогозьк. і павлов. п-ти, м. Острогожськ); пл. 10182 км² + 505650 м.
9) Богучарський (Богучарськ пов. м. Богучар); пл. 9671 км² + 445000 м

V. Райони 1) Катеринославський (Катеринослав. п., м. Катеринослав) пл. 7523 км² + 600300 м
2) Олександрівський (Олександр. пов. м. Олександрівськ); пл. 10015 км² + 431800 м
3) Бахмутський (Бахмут. пов. м. Бахмут); пл. 9224 км² + 550800 м
4) Верхнедніпровський (В.Дніпр. пов., м. В.Дніпровськ); пл. 7015 км² + 326100 м
5) Маріупільський (Маріупольський п. м. Маріуполь); пл. 9177 км² + 381100 м
6) Новомосковський (Новомоск. п. м. Новомосковськ); пл. 6531 км² + 381100 м
7) Павлоградський (Павлоград. п. м. Павлоград); пл. 8815 км² + 408300 м
8) Слав'яносербський (Слав'яносерб. п., м. Слав'яносербськ); пл. 5089 км² + 342400 м
9) Бердянський (Бердянський п., м. Бердянськ); пл. 8764 км² + 442500 м
10) Мелітопільський (Мелітопольськ п. м. Мелітополь); пл. 13246 км² + 557600 м.

VI. Райони. 1). Херсонський (Херсон. п. м. Херсон); пл. 19137 км² + 822600 м.
2) Ананіївський (Ананіївськ п. м. Ананіїв); пл. 9041 км² + 371800 м
3) Єлисаветський (Єлисавет. п., м. Єлисавет); пл. 15889 км² + 785800 м.

4) Одеський (Одес. п. м. Одеса): пл. 2749 км² + 894400 м.

5) Олександрійський (Олекс. п. м. Олександрія): пл. 9810 км² + 555500 м

6) Тираспільський (Тирасп. п. м. Тирасп.); 7170 км² + 313500 м

7) Дніпровський (Дніпров. п., м.); пл. 13035 км² + 330000 м.

VII. Райони: 1) Євпаторійський; 2) Симферопільський; 3) Севастопільський; 4) Ялтинський; 5) Феодосійський; 6) Керченський.

Українська Військова організація.

На чолі Української Військової Організації на терені України стоїть Заступник Головного Отамана, якому безпосередньо підлягають Військове й Політичне Керовництва, що від нього одержують зарядження.

В цілях переведення організаційної праці терен України поділяється на пять округ:

I-ша з осередком у Винниці; до неї належить терен Волиня і цілого Поділля (113751 км² + 8246300 мешк.) x).

II-га Округа має осередок у Київі; до неї належать Київщина, Чернигівщина, Полтавщина та Мозирщина (137237 км² + 11937900 мешк.).

III-тя Округа має осередок в Одесі; до неї належать Херсонщина, Бердянський, Дніпровський та Мелітопольський повіти Таврії та цілий Крим (144198 кв. км. + 5801520 мешк.).

IV-та Округа має осередок у Катеринославі; до неї належить Катеринославщина (63392 км² + 3455500 мешк.).

V-та Округа має осередок у Харкові; до неї належать Харківщина, Грайворонський, Новооскольський, Путивльський та Суджанський повіти Курщини, Бірючський, Богучарський, Валуйський, Острогожський та Павловський повіти Вороніжчини, Ростовський та Таганрогський повіти Донщини, Ставропільщина та Кубань (185331 км² + 8769900 мешк.).

На чолі кожної Округи стоїть Окружний Політичний Керовник, що підлягає Заступникові Головного Отамана через Начальника Головного Політичного Керовництва. (II відділ)

Кожна Округа поділяється на райони.

Осередки районів такі:

I Округа: Винниця, Житомир, Звягель, Проскурів, Камянець Под., Могилів, Балта (або Гайсин) [пересічно на 1 район: 16250 км² + 1178000 мешк.).

II Округа: Київ, Мозир, Бердичів, Біла Церква, Умань, Черкаси (або Сміла), Чернигів, Гомель, Конотоп (або Новгород Сіверський), Полтава, Кременчук [пересічно на 1 район: 11435 км.² + 1000000 мешк.).

III Округа: Одеса, Миколаїв, Херсон, Мелітопіль, Бердянськ, Севастопіль, Симферопіль [пересічно на 1 район: 20599 км² + 828800 мешк.

---

x) Статистичні дані за 1914 рік: Кордуба Мирон. Le territoire et la population de l'Ukraine.

IV Округа: Катеринослав, Елисавет, Кривий Ріг, Н. Дніпровськ, Юзівка [пересічно на 1 район: 12678 км² + 691100 мешк].

V Округа: Харків, Суми, Судьжа (або Путивль), Острогожськ, Богучар, Ростів, Таганрог, Ставропіль, Катеринодар [пересічно на 1 район: 20590 кв. км. + 963300 мешк.)

Всього 39 районів.

X На чолі кожного району стоїть Районний Політичний керовник, що підлягає безпосередньо Окружному Політичному Керовникові.

Кожний район виставляє від себе в міру потреби і де потрібно бекети, головним чином по місцях, де в перший же день повстання необхідно перебрати до себе негайно владу і обсадити її надійними людьми.

Кожний бекет складається з одної людини – агітатора і наглядача одночасно – і підлягає безпосередньо Районному Політ. Керовникові.

Завданням Головного Політичного Керовництва є скерувати всі думки, бажання і працю цілого населення України на одну ціль – утворення спільними силами через загальне повстання незалежної Самостійної Національної Держави – Української Народньої Республіки.

Праця Головного Політичного Керовництва переводиться в трьох головніших напрямах: 1) політичному, 2) економічному і 3) транспортовому.

Кожний з цих напрямів має свої ближче визначені завдання.

I. Політичний – перевести широку політичну організацію на терені України в дусі УНР з тим, щоб об'єднати широкі народні маси під гаслом загального повстання проти московської влади для виголошення Самостійної України.

Засобами для цього будуть:

а) Інформація населення України про діяльність Українського Уряду і війська, їх боротьбу, ідеалів і змагань, політичної платформи, плянів відбудови держави, життя української еміграції, життя української людности на терені Соборної України, ставлення до українських нац.-державних змагань Москви і Европи

е) Підготовка кадра адміністрації на місцях з осіб, що не входять до Укр. ~~[illegible]~~ націоналіст. організації, для обсадження влади на перший день після повстання до часу призначення сталої влади з центру.

боротьба за визволення поневолених націй і їхні досягнення, про правдивий політичний і економічний стан Європи, правдиве освітлення світового життя, соціалістичного і комуністичного рухів на Заході, ставлення до комунізму, як до чинника розкладового. Збір і опрацювання матеріялів що до освітлення перед Європою Московської політики на Україні. Збір матеріялів що до збитків і розміру руїнації, спричинення комуністичною московською владою на Україні. <u>Організація підпольної преси.</u>

б) <u>агітація</u> серед населення з метою поширення і закріплення симпатій до УНР, до уряду її, для об'єднання на цьому ґрунті народніх мас і інтелігенції, для підтриму українських військових і партизанських акцій, поборення антидержавних і антиукраїнських течій і акцій.

в) <u>пропаганда</u> державно-українських ідей серед війська, стовариш[е]нь, народніх мас у церквах, концертах, театральних виставах, в большевицьких установах і закладах наукових, учебних, військових і т. п.

г) <u>підмога повстанню</u> — скерування всіх акцій і співчуття населення на допомогу моральну і матеріяльну партизанському рухові і акціям.

д) <u>Учот сил</u> на місцях, занотування осіб потрібних для обсадження влади і кандидатів, занотування ворожих сил.

~~е) <u>організація</u> адміністрації на місцях (організація [в]лади на перший день після повстання до часу признання сталої влади з центру).~~

ж) <u>нав'язання контакту</u> з місцевими польськими нац. організаціями для порозуміння і об'єднання спільної акції проти московців і за українську державність, нав'язання контакту з ~~польським~~ військом для взаємного освідомлення і уникнення непорозумінь і помилкових кроків; ~~нав'язання контакту з жидівськими організаціями для притягнення їх до антибольшевицької акції, обстоювання української державности~~ і сприяння партизанським і військовим ~~акціям~~ українським і польським акціям.

П. <u>Економічний</u> — об'єднати промислові і торговельні

організації і установи на Україні, а особливо кооперацію з метою одержання матеріяльної допомоги повстанню.

Засобами до цього будуть:

а) Організація службового і робітничого персоналу в антибольшевицькому активному напрямі, улаштування і переведення страйків, саботажу та ин., організація загального страйку в потрібний момент. Організація бувших муніципальних підприємств, в першу чергу електровень, водотягів і т. п.

б) Підмога повстанню – агітація і пропаганда в напрямі підтриму партизанського руху і загального повстання; організація матеріяльного підтриму з боку кооперації повстанню і Уряду УНР, а також з боку поодиноких осіб і капіталістичних підприємств, що можливо повстануть на Вкраїні.

в) Навязання контакту з польською кооперацією і торгівлею з метою використання в цілях повстання і сприяння праці.

г) Учот всіх промислових, торговельних і кооперативних підприємств, що можуть стати на бік повстання, їх сили і степеня придатности для використання.

д) Розвідка економічно-господарського життя і учот господарчої продукції: коні, упряж, вози, скот, товар, хліб, фураж і т. п. серед населення; учот державного майна в ріжних складах губпродкомів, райпродкомів і т. п., як то: цукру, шкіри, мануфактури, машин і т. п., борошна на млинах; учот скарбниць і кількости валюти в них.

ІІІ – Транспорт. – Завдання – зробити послушним собі апарат комунікації і транспорту на Україні для використання його для партизанських операцій і повстання.

Засобами до цього будуть:

а) Організація залізничників, поштовиків, телеграфістів, працьовників водяного транспорту в напрямі УНР

б) Підмога повстанню – підготовлення всіх транспортових сил до відповідних акцій підчас повстання: страйків, провокацій, влаштування ворогові ріжних перешкод і т. д.

Агітація і пропаганда серед залізничних робітників в майстернях, депо і т.и. Пристосовлення залізниць до перевозки українського війська; організація перешивки колії.

в) Учот всіх фаховців по транспорту сил, що можуть перейняти керування транспортом на Україні і можуть бути використаними по організації його; учот ворожих сил.

г) Учот залізничного і поштово-телеграфного майна: паротягів, вагонів, шин (рельс), шпал, телеграфічних апаратів і т.д.; учот попсованого майна; учот продукції залізничних майстерень, кількости кваліфікованих і некваліфікованих робітників.

д) Учот державного майна на залізничних складах і станціях; учот транзиту; учот військових перевозок.

ІДЕОЛЬОГІЯ УНО.

В той час, як національне Українське життя по півтораста літній неволі здавалося завмерло, на цілім національнім фронті, лище одиноким, але живим струмком била в народній гущі, може заслаба чисельністью але дужа свідомістью житездатністью і упертістью в досягненні своїх ідеалів,- демократична національна верства, молода досвідом, але міцна завзяттям і сильна духом. Її ідеал - визволення, а засіб - боротьба і відродження.

Поділяючись що до методів боротьби і тактики на ріжні групи, все ця верства прагнула до одного, до одної ясної мети, що всім однаково ясніла, - Вільна Україна.

Крайні соціяльні гасла - викинуті Москвою в боротьбі проти відділення України від Росії, захоплюючі утопії і політика хитрого лиса внесли розвал в цю демократичну національну верству.

Одна її частина стала що до заборчої московської політики на шлях пасивної угодової політики.

Репрезентували цей напрям так звані крайні ліві Українські групи.

Московські революційні ватажки, одержавши шляхом перевороту верховну владу в Росії, не були остільки дужими, щоб могли зрушити з місця державну машину, збудовану по ліпших взірцях імперіялистичної механики.

Тратити для московських большовицьких ватажків України значило і зовсім унеможливити працю ціеї велитенської машини, так потрібної для здійснення бажання перетворити світ по пляну, надуманому ними під час довголітнього бурлакування по світах.

Цього менту не доцінили наші крайні ліві групи.

Пройняті наскрізь думом рабського наслідування взірцям "соціялістів

московського кшталму вони під впливом ідеольогії московських імперіялістичних активних груп, відреклися від національних засад в збудуванні держави, виступили в дальшій боротьбі під накинутим гаслом „Поглиблення революції" і „Единого революційного /з погляду московського/ фронту", викинули /слідом за московськими проводарями/ крайні соціяльні гасла і тим в надзвичайній мірі підсилили ворога і спріяли окупації теренів України. Перемога цих гаслів в боротьбі фіксувала перемогу пануючої Москви.

Не доцінено було й те, що в політиці і національно-державній боротьбі нема місця приятельській доброзичливості і солоденькій романтиці, а їх сили заслабі, щоб протиставити їх ворожим силам.

Не доцінено було також мент, настрої і ідеольогії широких народніх мас. Тому угодові кола мусили виконувати завдання, ставленні їм ворогом.

Мусили „Творити" Українську Державність спільно і по вказівках та завданнях північного „Улюбленого брата", переводити державне будування з гори, накиненням своєї волі народнім масам, не допускаючи жадної критики з їх боку, не кажучи вже про згоду чи не згоду, про житевість, чи не житевість тих чи инших підстав і т.п.

Друга частина Українського активного громадянства - революційно-повстанча. Ця група найбільш активна протягом мало не пяти років зі дня російської революції веде збройну боротьбу за виставлений нею ідеал - СУВЕРЕННІСТЬ УКРАЇНСЬКОЇ НАЦІЇ, ВІЛЬНА НЕЗАЛЕЖНА САМОСТІЙНА УКРАЇНА.

Ідейним вождем і репрезентантом цієї групи є Симон ПЕТЛЮРА - Народній Герой, ім"я чисте і не заплямоване.

Рух проваджений ним в часи найбільшої перемоги ворога користаеться великою прихильністю і поширенням серед широких мас Українського населення, робітників і селянства. Очі всіх і надії звернено на цього представника і виразника народніх бажань. Викинуте ним гасло незалежности й збройної боротьби овіяно сяйвом Святого Геройства.

Горстка незалежників з СИМОНОМ ПЕТЛЮРОЮ на чолі пробудила загальний інтузіазм. В огні безприкладної в історії людства боротьби, на яку здатний є лише український народ, в руїні й бурях повстає майбутня Україна, будиться народне сумління, Українська національна активність. По малу малу визвольний рух охопив цілий край, перетворився в могутню хвилю відродження нації. То був перелом у свідомости не вільниці - України, то пов-

стаюча державна творча свідомість незалежної уже України.

Завдяки цим данним Україна конче стане Самостійним державним організмом і поруч з иншими вільними державами піде в майбутнє шляхом розвою й поступу.

До цієї групи належить свідоме своєї високої мети й завдань, завзяте в борні видвалне на полі бою військо Українського народу, військо Української Народньої Республіки, до цієї групи належить інтелігенція, що опинилася на еміграції через незгоду працювати спільно і на користь ворогові, вся та інтелігенція, що змушена залишитись під окупантом, але веде там боротьбу, великі кадри українського селянства, міщанства й робітництва, все партизано-повстанче військо, що оперує на Україні.

Зв"язує всі ці маси до купи УНО.

УНО тісно об"єднує в своїх акціях всю непереможну в осягненні своїх стремлінь, уперту в своїй боротьбі групу.

Коли угодовці, зв"язавши себе з московськими проводарями, мусили цілком втратити своє обличча і перейти на ворожу віру, ставши в очах і на ділі ворогами своєї нації, виступати під гаслами московської ідеольогії, підтримувати виголошену так звану „Диктатуру пролітаріяту" /диктатуру Москви/, то УНО є виразником демократичного начала в кращому розумінню цього слова, рівности й вільности для всіх національно-державних елементів, що стремлять до віднови й відбудови Українського національно-державного життя, відкидає привелійований стан, яких би то не було поодиноких груп суспільних кляс і т.п., зв"язуючи політичне відродження України з соціяльним відродженням її народу.

В поставленій меті мусить бути виконана велика внутрішня праця, до будівництва мусить бути притягений і взятий удїл як найширші маси, мусить бути піднято безоглядно боротьбу противними течіями, що тамують нормальний вплив народнього розвою по злій думці і традиції ворога і його противників з якої б нації вони не походили.

Рахуючи найбільшим своїм ворогом Москву, яка не уявляє зараз свого існування без України, як своєї кольонії, УНО ставить собі метою рівнобіжно з боротьбою за визволення України з під московського ярма, всіляку боротьбу з московськими впливами.

Тому УНО являється рішучим противником всякої федерації з Московщиною, як з більш сильним та історичним ворогом і найзажерлівишим

щиною, як з сильнішим та історичним ворогом і найзажерливішим імперіялістом, івсяких явних і потаємних зговорів, що могли б спричинитися до більш тісного зпівділання двох націй - Української й Московської.

Шляхом збройної боротьби протягом 4 роки виховувались українські вояк, - борець за відродження України, - і військо У.Н.Р.. УНО вбачає велику ролю цього війська в тім, що воно було й є лсередком повстанчого руху за не підлеглість, що воно підготовляло народ до самодіяльного виступу під гаслом незалежної Української Народньої Республіки й спричинилося утворенню на окупованім терені нової грізної сили - партизано-повстанчого Українського війська.

Як закінчення першого етапу боротьби УНО стремить шляхом організаційної праці серед найширших українських мас утворити переворот спільним збройним повстанням населення проти гнобителя.

Повстанчий прапор тепер високо піднятий і тримає його в руках Український народ і СИМОН ПЕТЛЮРА. На ґрунті партизано-повстанчої боротьби за волю й право росте державно-творча свідомість.

Крім боротьбі завданням УНО є чинний уділ в державнім будивництві, згідно зі своїми гаслами та ідеольогією ширення тої ідеольогії серед широких народніх мас, усвідомлення їх конечности взяти чинний удів в державно-творчій праці, обов"язках, що лежать на нас і відповідальності які беремо всі в часі відродження.

Коли боротьбу о незалежність буде доконано, на УНО ляже велика справа закріплення і розвітку державного ладу, згідно з державними традиціями і сучасними гаслами, згідно з відчуттям і з розумінням потреб і стремлінь Українського народу, згідно з загально-людськими гаслами поступу й розвою.

Помб

Стан внутрішній:

Ціла Територія України окупована ворогом

Нац. Уряд України і військо на еміграції в Польщі

Інтелігенція і частина нац. мас з гол. чином на еміграції по всьому світу.

Позитивні явища:

Етнографічна маса по Укр. не погоджується на окупацію, прагне до вільного життя і збройно бореться з окупантом

Уряд і військо на еміграції в Польщі збереглися.

Деякі запаси зброї, амуніції теж збереглися і перетримують відділи цеї консолідовані,

Виховуються на чужині визв. борців молоде маємо, кадри командних

Негативні явища

Етнографічна маса на Україні не всюди однодушна.

Мета

~~Збудування~~ самост. укр. держави шляхом визвольної боротьби

Завдання часу.

Перетворити аморфну етнограф. масу в організовану націю.

Засіб

Широка нац.-державна організація на Україні.

Зовнішній стан.

~~Загальне становище Сходу Європи~~ [illegible] Сходу Європи.

Повний розвал [illegible] імперії і ~~[illegible]~~ ~~[illegible] Росії~~

Криза ~~[illegible]~~ [illegible] імперії Заходу Європи

Мета

Опанувати ввесь світ, аби вдержувати себе

Завдання часу

На Сході: Збурити держав[illegible] на Заході

На Заході: Звалити большевиків на Сході

Засіб.

I. Організація всесвітньої революції

II. Організація контрреволюції на Сході

~~[illegible]~~

~~[illegible]~~ [illegible] II світової гри.

Становище, яке [illegible] [illegible] не є [illegible]

[illegible] і ті є дружні.

[illegible] становище:

I група: англ., [illegible] Америка; Германія, Японія

II група: Франція, Бельгія

Дружнє становище:

I ~~група~~: Польща, Чехословаччина, Мадярщина, Литва, ~~[illegible]~~

~~[illegible]~~, [illegible], [illegible], Румунія, Греція, Туреччина, [illegible]

[illegible] становище

[illegible], Грузія, [illegible], Вірменія, Сибір.

організації правників
Коли [illegible] [illegible] вели-
кої [illegible] про суд; чи всі попередні судо-
ві установи [illegible] у [illegible] ва-
гляді, в якому вони були, чи буде їх
реорганізація.
Треба утворити таку примірну органі-
зацію суду [illegible] за [illegible]. І це
[illegible] буде основою, на [illegible]
на [illegible] нового суду на Україні.
~~[illegible]~~ [illegible]

Союз [illegible] [illegible] [illegible]
Schöneberger Ufer, 21. Berlin.

Ці папери і журнали потрібно пересила-
ти сюди для використання і збе-
реження, а також для переведення
систематизації відомостей і ма-
теріалів і утворення [illegible] мате-
ріалів

251

обслуговування такої

торговців
ремісників
кооператори
торговці
[illegible]
фабрично-промислові
кваліфіковані робітники
друкарі-складачі
машиністи
кінооператори
правники
інженери
агрономи
техніки
медики
[illegible]

До електротехніки
учителі
бухгалтері
рахівники

концертмейстер
друкарі [illegible]
[illegible]
[illegible] в усіх
[illegible] національ[illegible]
[illegible]

252

Запорожці [illegible]

2 доповіді

по політ. вих. орг. на місцях

по воєн — " с 1–V [illegible] повед.

Через доповідачів повідомити округи орг.

Окр I: на [illegible] [illegible] районів

не [illegible] на [illegible]

в політ., [illegible] і [illegible].

Райони [illegible]

[illegible] із 1-ш [illegible]

[illegible]

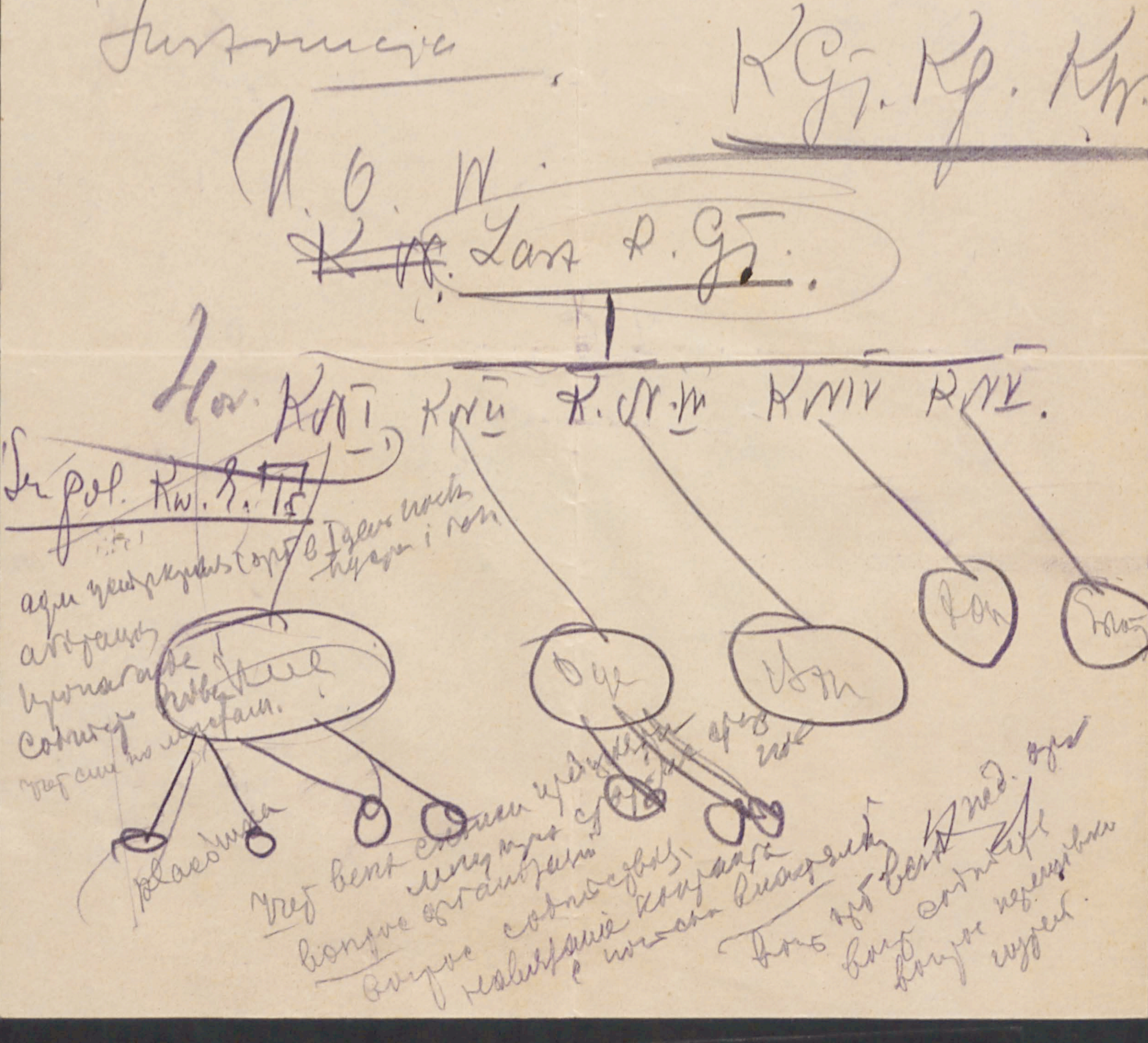


[illegible]

~~Lista Kom.~~ U.O.W.

Розпис помічн. Атамана

Інструкція



Перші роки минуло як весь історич-
ного ходу усі народ покликаний до нац.
державного життя тепер історичної необхід-
ності, як і інші нації, що досі були при-
гноблені своїми визискувачами-пануючи-
ми націями. Вже чотирі роки безпере-
рвної боротьби на всіх ділянках громадсь-
кого життя (школа, кооперація, культурництво
вибори) і в результаті ~~всеж~~ дали, повні на-
дії ~~до~~ нашого визволення. Серед наших
злобителів, ворогів ворог-наїздника ~~[illegible]~~
гуляють на просторах нашої многострад-
дальної матері-України, нищать ще гірше
ніж коли наше майно, наших людей і спа-
люють будинки своєї [illegible] [illegible]
н. І весело [illegible] вигукам одначе не ви-
слухаючі розпачливого крику вдов своїх ар-
[illegible] і могутнього крику помсти мол-
одців народних мучеників з того що вже

Окремо: До міщанства. Казарм. поведінка.

До поляків.

До жидів.

До рідн. нації

Бать. У.К.О.

і повст. війська

і війська

отаманщина

Середок

[illegible]

Характер і вигляд орг.: структура напрямки

Ось сотня [illegible]

[illegible]

Ідеалізує свідомість < дійсність боротьби
мовних і [illegible]

Ідеалізує працьовитість < неорганізованість
людей лише певною
бо вони не є [illegible]

упадок віри і вождів, бо через [illegible]
орг. не видно боротьби
і праці

неспокій нац. сил через неспівзвучна
вагу боротьбу і неспо-
кійну [illegible] [illegible]
[illegible]

Через се стале висихання партійного
організму

Сили [illegible] [illegible]
проти [illegible] [illegible]

і її [illegible] не [illegible] а
[illegible] боротьба не стала
а [illegible]

Так ми організуємо, і хай то
[illegible] [illegible] [illegible] організації
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible], [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

Заходи рушали. Але час більшовиків вже
розв'язуються руками цих мешканців
блискавичними ударами буде знесено безум-
них і озброєних ворогів і їхні народовбивча
[illegible] [illegible] [illegible]

Мобілізації величезної армії (при Дністрі)
не витримали (розвалилися), бо не мали
відповідного обробленого націон. ґрунту
і навпаки [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
ною [illegible] політичної праці. Комуни
в Московщині [illegible] [illegible] [illegible]
наслідом поєдинкової [illegible] [illegible] Чехословаччини
сербів, латвійців - ці меншини держави тримають
не завдяки своєму високому, а розвиткові, що
нац. і політично організовані. Методи більшо-
вицькі. Нам ці методи не вигідні
Серед новоповерталих [illegible] [illegible] Росії [illegible]
провід давати [illegible], а перед нас [illegible]
нові нації

Нема статистичних даних, але хто не знає і не бачив ~~тисяч~~ на кожному цвинтарі за значних терени тисячок могил / відзначених табличками, хто коли такий то, хто стрілявся такий то. В сумі це зруб сотні тисяч.

І коли б ~~це було тільки було~~ лише ці бої були свідомими, то й це може бути на чиєсь неприхильне погляд замалим. Але ця боротьба точиться ще й досі, могили ростуть / від на день, за сотнями тисяч ідуть нові сотні тисяч в порохи загинувших лицарських месників.

~~Щоб [illegible] [illegible] повинні [illegible] [illegible]~~ ~~[illegible] [illegible] Про нац. не~~ Нац. несвідомість укр. народу це тільки байка для дітей.

Тепер треба сказати і про відсутність [illegible] потрібних для творення нац.-держ. життя. Правда, [illegible] [illegible] через відповідні ~~[illegible]~~ можливості фахових сил приведених ворогом на наші не своїй землі і [illegible] їх для відбудови Московщини. ~~Але [illegible]~~ сил, не кажучи вже про розпорошення їх пора колоніями, ще досить на Україні, остільки досить, щоб керувати ~~[illegible]~~ нашим екон. життям в початковій стадії нац.-~~держ. життя~~ [illegible] формоване і заправлення вожаків, що на Укр брак

Підводячи [illegible] [illegible] підсумки [illegible] нації за своє ~~державно~~-нац. життя мусимо стверджувати такі факти.

Нац. свідомість є, вона правда була, але вона на[illegible] була зв'язана і [illegible] свідомості не набув цих [illegible]. Докази: [illegible] моск. праці в [illegible] серед [illegible] [illegible] маси нації Україна, українець, українство, але народ весь час добре [illegible] собі що він не є москвич, що він не є татарин, що він не є жид і т. п. Революція і [illegible] нац. інтелігенції, [illegible] праці [illegible] московської, боротьба, що виникла вслід за бажанням панівної нації (моск.) відібрати волю і вказати укр. народові [illegible] [illegible] нар[illegible] ~~[illegible]~~ нац. усвідомлення, вивело його в осягненні себе і своїх нац. прав на [illegible] [illegible]. Показчиком нац. свідомості є не стільки акція, міряти яку повними критеріями важко, а й наслідки акції; в даному разі показчиком інтенсивності боротьби є кількість загинувших борців. Починаючи від Крут, поч. ~~[illegible]~~ Чорний ход і [illegible] острови і до [illegible] [illegible] [illegible] земля могилами загинувших борців за Україну, як весною рястом.

Інтелектуальних (і моральна якість цього явища) і фахових сил є головною базою,
як нац.-державотворців. Доказом сила тих
народів, що працюють вперед, відбудовують свій край
і капіталізують свій труд. Дальший розвиток інтел.
і фахових сил, в даному випадку української [illegible] забезпечило-
би нації, що не може бути вічно поневолена сьо-
годні чи завтра, а [illegible] [illegible]
новими [illegible] силами, що зараз зростають і вихову-
ються і загартовуються в атмосфері боротьби.
Отже це ці два чинники, від (ступеня) існування яких зале-
жатиме Україна, а між тим зі стисло[illegible] огляду
дотеперішнього розвитку речей на Україні видко,
що якраз ці два чинники є готовими.
Коли ж [illegible] Україна за своє існування
нації і народу ~~[illegible]~~ для якого відбувають-
ся в [illegible] муках. Приступимо до аналізу. На
чім будується державна ~~[illegible]~~
Чи не [illegible], чи не [illegible], при
яких можливо вдалося утворити ~~[illegible]~~

Ціла територія Укр. поділяється на шість приблизно рівних господарч. округи.

I округа з осередком у Вінниці; до неї входять Волинь і Поділля, з територією в 76143 км² + 5788800 мешк.

II округа з осередком у Києві; до неї входять Київщина і Полтавщина, з територією в 96840 км² + 8584800 мешк.

III округа з осередком у Новгороді Сіверському; до неї входять Чернигівщина, Могилівщина, Курщина і повіт Гомель-Річиця з територією в 56962 км² + 3157050 мешк. без пов. Гомель-Річиця.

IV округа з осередком у Харкові; до неї входять Харківщина і Вороніжчина і Новоск. пов. Курщини з територією в 83382 км² + 4936750 мешк.

V округа з осередком у Катеринославі; до неї входять Катеринославщина та Мелітоп. і Бердянськ. пп. Таврії з територією в 85402 км² + 4449800 мешк.

VI округа з осередком в Одесі; до неї входять Херсонщина і Дніпровський повіт Таврії з територією в 83833 км² + 4604800 мешк.

Площі цих округ стосуються до себе як числа 4,5 : 5 : 4 : 4,7 : 4,8 : 4,7.

Поза округами залишається Кубань і Ставропільщина і Крим.

Кубань має свій уряд і до того уряду повинно призначити окреме представництво для інформації і координації операції; і для підмоги

Крим через неясне його становище вимагає розвідки і або призначення окремого представництва для порозуміння з б. татарським урядом і скерування його праці в бік України, або виділу його в окремий округ. [illegible] можна сподіватися, що його цілком задовольняючого морські [illegible] обслуговувати місцевими укр. силами [illegible] по приході до Криму активного укр. елементу (до заняття його бойо[illegible]

I. ~~Західні~~ Комунікації: Залізничні шляхи: 1) пн-пд: Мозир – Овруч – Коростень – Звягель – Шепетівка – Старокостянтинів – Проскурів – Кам'янець под.; 2) пн-пд: Коростень – Житомир – Бердичів – Винниця – Жмеринка – Могилів; 3) з-с: Олевськ – Коростень; 4) з-с: Кривин – Шепетівка – Бердичів; 5) з-с-пд: Волочиськ – Проскурів – Жмеринка – Вапнярка – Бирзула; 6) пн-с: Калинівка – Гайсин – Зятківці – Гайворон – Ольвіополь; 7) з-с: Вапнярка – Тульчин – Христинівка; 8) з-с Рудниця – Гайворон. Шосе: Жит. – ~~Звягель~~, Жит. – Фастів ~~Коростень~~

II. Зал. шляхи: 1) Київ – Ірпінь – Радомисль; 2) Київ – Корятин; Київ – Фастів – Біла Церква – Цвітково; 3) Сміла – Знам'янка; 4) Корятин – Умань; 5) Христинівка – Цвітково 6) Київ

I. Райони: Житомирський (Жит. п. і м. Жит.); Овруцький (Овр. п. і м. Овруч); 3) Звягельський (Звяг. п. і м. Звягель); 4) Проскурівський (Заславський, Старокостянтинівський повіти Волині і Проскурівський пов. Поділ. м. Проскурів); 5) Винницький (Винн., Літин. і Летич. пов. м. Винниця); 6) Кам'янецький (Кам. пов., Новоуш. п., м. Кам'янець); 7) Могилівський (Могил. пов., Ямпіл. пов., м. Могилів); 8) Гайсинський (Гайс. і Брацл. пов. м. Гайсин); 9) ~~М~~ Балтський (Балт. п. і Ольгопольський, м. Балта).

II. 1) Київський (Київ. і Радом. п. м. Київ); 2) Білоцерківський (Васильк., Сквир. Таращ. п., м. Біла Церква); 3) Бердичівський (Бердичів. п. і Липов. п. м. Бердичів); 4) Уманський (Уман. п. і Звениг. п. м. Умань); 5) ~~Канівський~~ Черкаський (Черк. п., Канів. п., Чигир. п., м. Черкаси); 6) Переяславський (Перея. п., м. Переяслав); 7) Пирятинський (Пиряг. п., Прилук. п., Золотоніс. п., м. Пирятин); 8) Лубенський (Луб. п., Лохвиц. Ромен. п. м. Лубні); 9) Кременчуцький (Крем. п., Хорол. п., м. Кременчук) 10) Гадяцький (Гадяц. п., Зіньков. п., Миргород. п. м. Гадяч); 11) Полтавський (Полт. п., Костянтиногр. п., Кобеляцький п., м. Полтава).

III. 1) Ніжинський (Ніжин. п., Остер. Козел. п. м. Ніжин) 2) Чернігів (Черніг. п., Городн. п., 3) Мозирський (Моз. п., Річицьк. п. м. Мозир) 4) Гомельськ. (Гом. п., Новозиб. п., Сураж., Мглин., Стародуб. м. Гомель) 5) Сіверський (Нов. Сів. п., Глухів, Кролев. м. Нов. Сів.) 6) Конотоп (Конот. п., Сосн. і Борзен. п.) 7) Сумський (Сумськ. п., м. Суми, Білгородськ., Грайворон.

IV 259100 233100 190400 682600; 245600 299000 546000; 2460 2600 2640 7700; 3274 3267 4425 4041; 2343 2659 3310 8312; 200400 195300 247200 542900; 337500 240300 311600 889400

Гад. Ром. Лохв.; Прил. Пол. Золот. Перея.; Лубн. Мир. Кобел.

4425 4041 8516; 3267 3274 2343 8884; 2659 3310 3429 9398; 3310 3429 3672 10411; 2659 2250 3388 8297; 311200 186400 207500 705100

Пер. Чиг.; Крем. Пир. Лубн.; Мир. Хор. Кре. Коб.; Мир. Зол. Полт.; Конст. 6078

	км²	1914	укр.	моск.	пол.	жиди	німці		
Холм	10455	841,800	52.6	3.7	24.4	15.3	4.0		80.5
Холмск	2139	194.300	41.9	6.3	27.6	10.9	13.3		20.8
Біла	2022	142 600	55.5	5.0	15.7	23.4			75
Володава	1861	120 800	62.6	2.4	14.8	15.5	4.7		64.9
Грубешів	1660	170 500	55.7	1.9	25.9	16.2			102.7
Конст...	1470	92 000	68.4	2.4	14.2	14.9			93.8
Томашів	1301	122 600	44.1	2.6	41.1	12.2			
Гродно	13701	715600	66.0	6.4	14.8	12.1			52.2
Більськ	3562	210300	39.1	5.9	14.9	34.9	4.9 біл.		59.0
Берестя	4880	270300	64.4	9.9	20.8	3.9			55.4
Кобрин	5258	235000	79.6	4.0	13.7	2.2			44.7
Мінск	19953	469700	75.8	2.8	2.4	18.3			23.5
Пінськ	11866	333000	74.3	3.3	2.6	19.5			28.1
Мозир півд.	8087	136600	79.4	1.7	2.1	16.4			16.8
					6.2	13.2	5.7	0.9 чехи (37750)	58.4
Волинь	71735	4189000	70.1	3.5	2.3	12.2	0.9 фр...		26.5
Поділля	42016	4057300	80.2	3.3	1.9	12.1	0.4		94.0
Київ	50957	4792500	79.2	5.9	—	4.0	0.2		76.0
Полтава	45893	3712100	93.0	2.6	0.2	0.5	0.4		62.7
Харків	54492	3416800	80.6	17.7	—	—			75.0
Курск	10531	780250	56.6	43.4					82.1
Грайворон	3065	251600	58.8	40.9					65.1
Новоосколь	3198	208000	57.0	48.9					76.3
Путивль	2866	218700	52.5	46.9					72.7
Суджа півд.	1400	101850	70.0	30.0					
Воронізь	28890	1519950	76.2	22.6					52.6
Біроч	4399	286300	70.2	29.8					65.1
Богучар.	9671	445000	81.8	18.2					46.0
Валуйки	4637	273000	51.6	48.4					58.9
Острогозьк	8080	398800	90.3	9.4					49.3
Павловськ	2102	116850	80.0	20.0					55.6
Дон	20861	1196600	48.4	42.3	—	1.6	2.9	3.3 віри (39490)	57.4
Ростов	6898	559900	33.6	53.7	—	3.3	1.3	6.9	81.2
Таганрог	13963	636700	61.7	32.6	—	—	4.6		45.6
Ставропіль	17307	492500	50.4	44.4	—	0.9			28.3
Благодарн.	9721	272600	50.4	44.4					28.0
Ставропіль	7676	219900	50.4	44.4					28.6
Кубань	53160	1763800	61.2	31.9	—	—	0.3		32.6
Катер-дар	8373	415700	57.5	35.5					49.6
Єйськ	13801	427500	70.5	26.5					31.0
Кавказьк	15865	422900	46.8	49.4					20.4
Таманськ	16129	497700	73.4	18.9					30.9
Таврія	35064	1763000	60.6	25.6	—	3.5	5.2		37.8
Бердянськ	8764	442500	58.8	18.6	—	2.6	7.8	10.1 (бол. 44690)	50.5
Дніпровськ	13035	330000	73.6	21.3	—	3.0	1.3		25.3
Мелітоп.	13246	551600	54.9	33.7	—	4.2	5.2		41.6
Катерин.	63392	3455500	68.9	17.2	0.6*	4.7	3.8	*(13210 в кат-ві); в Маріуполі грек 72390; турк 8000, тат. 23240 = 27.2%	54.5
	128460 німців.	в Бахмутськ рум. 10460 (4.3%)							
Херсон	70728.	3774000	53.5	21.1	4.1*	11.8 (22 м.) 3% одес. = 28830	4.5	5.4 рум.	53.3
Бес.	11988	787700	41.0	7.8	—	10.5	7.6	20.3 рум. 25.2 був.	65.7
Аккерм.	8003	378300	26.7	9.7	—	4.6	16.3	16.4	46.3
Хотин	3985	409400	52.3	6.3	—	15.6		23.8	102.9

Nej Maulsur

1907 XXXIX

V. Kosovoj.

Les Frontières nationales
et territoriales de l'Ukraine

	км²	1914	укр	моск	пол	жид	нім	рум	інш		
Україна	664635	39604500	28505240 72	5373860 13.6	809000 2.0	2991920 7.5	796850 2.0	256700 0.9	870070 0.2		59.6
Галичина	54577	~~4731657~~ ← 5378650	3415000 63.5	—	1243370 23.1	661470 12.3	← 47380 0.9	укр			48.6
Буковина	5276	460430	301150 65.4	2950 0.6	27030 5.9	73270 15.9	21070 4.6	31320 6.8	230 0.5	Словаків	67.1
Закарп. Ук.	14673	568490	440630 77.5	—	—	69080 12.2	5970 1.1	530 0.1	32730 5.8	12570 2.2	38.7
Цілі Ук.	739162	46012000	32662000 71.0	5376800 11.7	2079500 4.5	3795760 8.2	871270 1.9	435240 0.9	39960 0.07	958470 1.73	62.3

260

м 2746
з 3617
6363

г: 3382
бр 3079
6461

б. 7705
ол. 4007
11.771

2980
2690
3321
8991

346200
245900
283700
875800

300600
356400

378000
537800
915800

3

2884
2840
5724

352300
294800
647100

333600
322900
656500

3476
2556
2690
8722

274500
264400
307300
844200

Бер. Маст. Київ. Равон. Уман. Черк.
Літ. Кашв. Немн. Чиг.
Слвдр. Тараш.

~~4683.9700~~

4295
3465
7760

7797

416200
354110
770310

3410
2841
3722
~~9973~~

4132
3259
7391
3328
~~10719~~

383400
271000
311400
966300

401000
341000
303200
1045200

57.

4542
3672
8214

210400
214300
424700

3065
3198
6263

4014
4297
8311

209400
225000
432400

3192
3817
2802
9721

235700
173000
187300
595600

3091
2866
1400
7357

187600
218600
101850
508250

3889
2693
2410
8992

204400
178200
211200
594800

2478
3187
3098
9063

204600
315200
232300
751600

3306
5567
8873

570200
309600
817800

3306
3149
2439
8894

570200
207600
142200
911800

6007
3987
10894

325200
234400
559300

3198
4399
4637
12234

208200
286200
273000
767400

стр. ✓ Київ

5 повітів

ду 12 83382 4936750

[illegible]	63392	3455500
8 повітів		557600
Мелітопольськ.	8764	442500
Бердянськ.	13246	
	85402	4449600
Херсонщина	70798	3774600
6 повітів	18035	330000
Дніпровськ.	50000	1964860
Кримські		
7 пов.	123833	6069460

83832

Ці Крим [illegible] [illegible]
і [illegible]!

38.3
10.5
8.
56.8

196.500
70798
125702
57160
68542

3792100
2778157
1013949

2778 | 1013
2026 | 2,75
7520
7091
4290

4792500
3559229
1243271

3559 | 1243
2486 | 2,8
10730
9944

144779.00 | 28
140 | 517076
47
28
197
196
190

1447790
577070
1964860

Пол 45893
Хар 54492
Под 42016
142401 | 14
10170
15
50850
10170
156550

17735
50957
63392
186084

38334 | 15
2555

174.700
142400
32300 | 14
2307
15
11535
2307
35605

3577.0

261

Волинь

повіти 5 -7

Житомир.	6430	381300.
Заслав	7382	293100
Нов. Вол.	7205	485200
Овруч	10554	307500
Старокостянт.	2556	264400
	34127	1731500

7700
3476
7205
10554
2556
31491

31491
42016
73507

34127 1731500
42016 4057300
76143 5788800

Поділля
пов. 12
Каменець
Балта
Брацлав
Винниця
Гайсин
Ямпіль
Летичів
Литин
Могилів
Ольгопіль
Проскурів
Ушиця

Київщина 12 пов.	50957	4792500
Полтавщина 15 пов.	45893	3792100
Мозирщина 4 пов.	8087	136100
	104937	8720700

96850

Чернігівщина 11 повітів без 4 повітів	38334	2234700
Курщина 4 повіти	10531	780250
ш 15	48865	3014950

8087

56952

Харківщина 11 повітів	54492	3416800
Вороніжчина 5 повітів	28890	1579950

Kosovy? L.N.W. 1907
XXXIX, p. 330.

	км²	1914	укр.	моск.	пол.	жид.	нім.
Чернигів	38334	2234700	91.8	3.2	–	4.5	
✓ Чернигів	3672	202400	86.2	5.7	–	7.6	
✓ Борзна	2802	187300	93.8	0.7	–	2.5	
✓ Глухів	3091	187700	91.6	4.2	–	2.5	
✓ Городня	4014	203400	86.6	8.2	–	3.9	
✓ Козелець	3102	173000	95.3	1.0	–	4.6	
✓ Конотоп	2410	210900	90.9	3.8	–	3.5	
✓ Кролевець	2693	178900	96.3	0.7	–	4.9	
✓ Новгород С.	3889	204700	91.1	4.2		3.0	
✓ Ніжин	3817	238100	91.8	1.9	\	4.4	
✓ Остер	4542	214300	92.5	1.8	\	5.9	
✓ Сосниця	4297	225000	94.2	1.2	\	2.5 / 4.5	нім.
~~[illegible]~~	7700	611000	62.4	5.9	5.7	14.3	10.8
– Житомир	6430	281300	72.1	2.7	8.4	10.4	5.3
Волод. Вол.	3958	274200	68.2	4.5	6.5	11.5	3.6
Дубно	3476	274500	76.9	1.7	7.0	13.3	0.8
– Заслав	7382	293100	78.5	8.8	4.6	11.9	0.9
Ковель	3328	302200	80.7	3.4	2.0	12.3	–
Кременець / Луцьк	7467	360100	57.0	5.2	9.7	14.1	12.0
– Нов. Вол.	7205	485200	65.5	2.4	5.2	15.6	10.9
– Овруч	10554	307500	83.4	4.1	1.4	10.6	1.2
Острог	3065	244500	76.7	2.5	6.6	10.8	1.5
Рівне	8611	391000	60.5	3.5	9.2	16.0	8.9
– Starokonst.	2556	264400	76.9	2.9	5.6	14.3	–
Поділля							
✓ Каменець	2884	352300	79.0	4.1	2.7	13.9	
✓ Балта	7765	537800	76.9	3.9	0.9	17.6	
✓ Брацлав	3079	322900	82.6	3.3	2.0	11.6	
✓ Вінниця	2980	346200	74.5	7.2	5.1	12.4	
✓ Гайсин	3382	333600	86.3	1.9	1.2	10.4	
✓ Летичів	2690	245900	80.8	3.7	1.7	13.2	
✓ Литин	3321	283700	83.1	3.1	2.1	11.4	
✓ Могилів	2746	304600	80.5	2.8	1.9	14.5	
✓ Ольгопіль	4007	378100	81.6	2.2	1.4	11.5	
✓ Проскурів	2620	307300	78.2	2.9	6.4	12.1	
✓ Ушиця	2840	294800	84.6	2.3	1.2	11.4	
✓ Ямпіль	3607	354100	85.7	1.8	1.8	10.4	
✓ Київ	5653	895700	53.2	27.3	3.4	11.1	
✓ Бердичів	3460	383400	67.1	3.7	5.8	23.1	
✓ Васильків	4132	401100	83.6	2.3	1.3	12.1	нім.
✓ Звенигородка	3465	354110	88.0	1.4	–	9.7	
✓ Канів	3259	341000	88.7	1.1	–	9.7	
✓ Липовець	2891	271000	82.0	1.1	1.9	15.0	
✓ Радомисль	9600	418700	78.4	3.9	1.9	13.1	2.3
✓ Сквира	3722	311900	83.5	1.3	2.4	12.5	
✓ Таращa	3328	303200	87.6	1.2	1.8	9.4	
✓ Умань	4295	416200	85.4	1.8	0.9	11.7	
✓ Черкаси	3924	402400	84.9	1.3	–	9.8	
✓ Чигирин	3273	293900	89.4	1.5	–	8.6	

Полтава	3388	311200	88.2	5.8	—	5.7		
Гадяч	2460	195300	96.9	0.6	—	2.4		
Зіньків	2250	186400	98.1	0.6	—	1.3		
Золотоноша	4425	299000	95.6	1.0	—	3.4		
Кобиляки	3872	311600	97.3	1.0	—	1.6		
Костянтиноград	6078	327500	86.1	11.9	—	0.9		
Кременчук	3429	337500	80.3	5.7	—	13.1		
Лохвиця	2840	200400	95.8	1.0	—	3.1		
Лубні	2343	190400	95.0	1.5	—	3.3		
Миргород	2659	207500	97.1	1.9	—	1.9		
Переяслав	4091	245800	93.8	0.8	—	5.3		
Пирятин	3267	233100	95.2	1.0	—	3.8		
Прилука	3274	259100	94.6	1.0	—	4.3		
Ромни	2600	247200	93.5	1.8	—	4.2		
Хорол	3310	240300	96.6	1.0	—	2.3		
Харків	3306 —	570200	54.9	39.7	1.2	2.9		
Ахтирка	2778	204100	87.6	11.8	—	—		
Богодухів	3149	207700	88.2	11.5	—	—		
Валки	2439	193200	97.2	2.6	—	—		
Вовчанськ	3987	234100	74.8	25.0	—	—		
Зміїв	5567	309600	63.7	35.2	—	—	н.	
Ізюм	7727	399100	86.2	12.1	—	—	1.5	
Куп'янськ	6907	325200	86.6	13.2	—	—		
Лебедин	3098	232300	95.3	4.4	—	—		
Старобільськ	12342	485400	83.4	16.2	—	—		
Суми	3187	315200	92.0	7.2	—	—		
Кадієвська	7523	600300	58.7	22.2	2.2	13.0		
Олександрівськ	10015	431800	82.5	6.9	—	5.7	н.	
Бахмут	9224	550600	58.2	31.9	—	2.8	1.9	
Дніпровська	7015	326100	90.3	4.8	—	2.6 4		
Маріупіль	9177	381100	46.1	14.7	—	4.5	—	27.2 інш. (гр 19.0, тур 2.1, нім 6.1)
Новомоск.	6531	415000	93.2	3.8	—	1.4		
Павлоград	8315	408300	79.7	14.6	—	2.9		
Слав'яносербськ	5084	342400	50.5	46.3	—	1.5		
								Рум.
Херсон	19137	822600	55.1	26.7	0.9	11.6	3.5	0.8
Вознесенськ	9041	371800	62.0	11.1	—	8.3	3.8	13.5
Єлисав.	15889	785800	66.1	16.2	—	9.2	0.9	6.0
				37.7	3.0	22.0	10.3	1.0 — 2.0 (1.0 болг. 1.0 гр.)
Одеса	9749	894400	21.9			3.7	—	—
Олександрія	9810	556540	85.1	9.9	—			
				17.1	—	9.9	9.8	24.9 — 3.3 Болг.
Тирасп.	7070	313500	33.3					

Насамперед для тих, що марять про допомогу ззовні, треба їх марення перетворити в певну віру у знесилення противника нації і поміччю противнику знищити її. Цеї мети мусить досягти інформація. Інформації російського уряду, що подає всесвітні події і суспільно-державні явища в специфічному, однобокому і умисно облудному освітленні, треба протиставити інформацію укр. уряду, що давала б правдиве і цілком інше освітлення світових подій і насамперед що до України, її уряду, її боротьби, ідеалів, політ. платформи, плянів відбудови держави і т. д.

Дуже сильною зброєю в руках ком. рос. уряду була агітація і пропаганда большевицьких ідей. Облудна пропаганда їх вибила з їхніх рук цю зброю. Не можемо ми не використати цих засобів (покищо це відснення на Україні у виключних випадках: пропаганда у війську, в школі) для підготовки населення до прийняття української влади. Прихильники укр. влади це той камінь, що кладеться у підвалину будування Укр. держави. Досвід доводить, що без такої підготовки неможлива невдачна всяка військова акція. Без такої підготовки обсадила Антанта Одесу, Архангельськ, Мурман і Баку, без такої підготовки сунули на Україну Денікін і Врангель і як їх люто зустріли та ще лютіше випроваджували. Переможені в боротьбі Антанти з моск. комуністами залишилися комуністи, що розвинули погрібну ширшу політичну акцію не тільки на окупованих ними теренах, а й по всьому світу. Щоб протиставити їх широку військову акцію на рідній землі, мусимо мати свою організацію там на місці, яка б рішуче і свідомо відразу за нас потягала не за страх а за совість, словом і ділом, і підтримувала встановлену нами на місцях владу, і боролася всіма засобами з ворожими потаємними організаціями.

Нарешті потрібний є для нас випробований і міцний

Становище, в якому опинилася ~~в 1920р.~~ на 1921р. Україна і її уряд і засоби, потрібні для відбудови УНР.

Останній етап військової боротьби з ворогом (неуспіх укр війська, перехід на еміграцію, повна окупація України ворогом)

Стан ворога (перемога на всіх зовнішніх фронтах, зосередження уваги на закріпленні внутрішнього становища: дипломатична праця, поборювання збройною силою внутрішніх заколотів, характер становища ворога при видимому досягненні апогею своєї сили)

Стан України (бажання Росії утримати у себе Україну за всяку ціну, засоби: терор; обсадження військовою силою, нащо/ потреба Росії України [illegible], окупаторська політика: грабунок, походи).

Населення України в своєму ставленні до ворога (військова боротьба опинилася [illegible] триває дні, загальне негативне ставлення до окупанта, характер цієї боротьби; некоординованість, непланомірність її. Ставлення цивільного населення до ворога: культурна праця, скерована в нац. напрямі, не повсюдно, саботаж, [illegible] політичні [illegible]

висновок

Населення України в своєму ставленні до Уряду УНР (в безнадійності і розпачі — одна надія на Уряд Укр, і на Головного Отамана Петлюру, віра в перемогу війська УНР, чекання на їх прихід)

Внутрішня зміна в Росії (повний занепад промислово-екон. життя, повний провал комуністичної ідеології, неминуче падіння ~~[illegible]~~ комуністичних урядів Росії і України. Можлива війна як перманентна ~~акція~~), нам треба бути готовими до всяких змін в Росії

Наше найближче завдання (використати провідного [illegible], використати стан на Укр., використати нас на еміграції. Завдання — організація в шир. масштабі нац.-дер[illegible]

.зації

В чому мусить полягати нац.-визв. праця даного моменту
(організація населення: військова і політична

Необхідність такої політичної організації населення
(неминучість впровадження ідеї на вступі боротьби
практична мета)

Характер і мета політичної організації населення.

По якому принципу утворювати її
Треба, щоб вона була тайна, законспірована від ворожих

Не вимагає пильних доказів та думка, що якщоби не був добрий урядовий апарат, якіб не були ідеальні люди, що стоять у керми української справи, а коли вони на еміграції, як зараз, то не від них врешті решт залежить скинути ворога і відбудувати У.Н.Р., а від тих сил, що зараз по той бік кордону, ведуть певну акцію безпосередньо з окупантом. Отже весь центр ваги лежить не по сей бік а по той бік і вся праця, вся енергія, всі зусилля мусять бути направлені на той бік ~~а не на цей~~.

Перше завдання — виправити ті хиби, що зараз заіснували, а саме ~~утворити організацію~~ організувати населення України для боротьби за своє визволення, використавши для цього, як певні сили політичні усе населення так і ~~всі~~ еміграції сили, що перебувають поза межами України. Організацію мусимо ~~переводити~~ поставити в широкому наддержавному масштабі.

~~Організацію потрібно~~. Прорахом останнього часу 1. погана перевести військову організацію на Україні по певному наперед опрацьованому плану. Досвід показує, що одної військової організації не досить: не є надійним виховування ідеї на вістрі багнету. Одночасно до ідеї нації мусить бути підготовленою словом, пропагандою, певним, хоч коротким швидкоплинним вихованням. Без такої підготовки обсадила Антанта Одесу, Англія Мурман і Баку, без такої підготовки сунули на Україну Денікін і Врангель і як їх легко зустріли так же легко випровадили. Констатуємо отже замкнутість ~~[illegible]~~ моск. комуністи, що розвинула попереду широку політичну акцію не тільки на окупованих теренах, а по всьому світу.

Потрібною є політична організація населення для виготовлення контингенту осіб, що ввійдуть у склад державного апарату на місцях, керівників всіма галузями нац. державного і нац. громадського життя.

-Потрібна ще в раму політична організація, що таку організацію має там ворог і залишити справу там значить дати ворогу перевагу.

Становище, в якому опинилася Україна і її уряд на 1921 р., і засоби, потрібні для відбудови УНР.

Останній етап військової боротьби з ворогом закінчився неуспіхом українського війська на занятих у другій половині 1920 р. теренах України і переходом його разом з Урядом, рівнож установами неурядового характеру і деякою кількістю цивільної людности на еміграцію до Польщі. Наслідком цього наступила повна окупація України ворогом (Росією).

Ставши переможцем на всіх зовнішніх фронтах ворог зосередив всю увагу на закріпленні свого внутрішнього становища. Для цього йому прийшлося розвинути працю в двух напрямках: дипломатичним шляхом, тоб і кривим, — зав'язанням торговельних зносин, — [illegible] осягнути фактичного свого визнання і оружним шляхом, побороти внутрішні заколоти і незгоду покорюючого людности, осягнути ~~визнання~~, тоб видимого, номінального, [illegible] зсередини. За великі гроші і ціною крови населення обеззброювання ніби доконано і наче ворог ніби досяг апогею своєї сили, але в той же час ніколи його становище не було так непевним і хитким, як в мент досягнення цього апогею (з'їзд Рад, промова Леніна, зміна у політиці).

Хоча з переходом війська УНР військова боротьба на території України припинилась, однак збройна боротьба не тільки не припинилась, але збільшившись зростає далі і набуває нових нечувано жорстоких форм. Загальна ненависть до окупанта обхопила всі кола населення без різниці полу, віку і нації. Збройну боротьбу переводять повстанчими загонами, кожний на власну руку, керуючись кожний різними цілями

ставлячи собі різні завдання і використовуючи успіхи кожний на свою гадку. Населення симпатично на стороні повстанців, чекає більші сили, що участі в збройній боротьбі з будь яких причин не беруть, або ховаються по різних сторонах або переводять культурну працю, скеровану це однаково і сьогодні. Усі маси в безнадійному де-якою мірою стані і рішучу єдину надію покладають на Уряд УНР з його Головним Вождем Симоном Петлюрою і військо УНР, що весь і невтомно перебуває, і чекають на їх прихід і визволення з-під неволі ганебного ярма.

Отже, до яких висновків приходимо:

а) повний занепад промислово-економічних ресурсів в Росії і на Україні, повний провал комуністичної ідеології, неугавна збройна боротьба населення на Україні, відсутність на яких могла б бути спертися при переході до сталої економічної відбудови держави, все це свідчить про падіння комуністичних урядів Росії і України. Можлива війна, як передвістя агонії.

б) зафіксовані некоординованість і непослідовність збройної боротьби повстанчих сил, орієнтація населення з інтелігенцією і цілковита сила на визволення з-за кордону, очікування на нього при повній бездіяльності на місцях (прийде та пітьма, все буде) навіть пристосування до зручних надань [illegible] все це свідчить про повну відсутність будь якої нац.-державної організації на окупованому терені.

Підсумовуючи обидва ці висновки, можна сказати коротко: у окупантів непевність настроїв і шукана організація, у окупованих певність настроїв і відсутність організації. Ясно, що перевага на боці перших.

Становище, в якому опинилась Україна і її уряд

і засоби потрібні для відбудови УНР (від свого [illegible] роботи буде)

Кількість ворогів на 1 червня 1926 р.

Їх чинність на Україні, завдання.

Чи можлива безпосередня боротьба укр. війська і на скільки воно справиться з ворогами.

~~Наші~~ Необходимість виявити наші сили і засоби

Наші сили для боротьби, засоби.

Кордони, старшини, цивільні, укр. персонал, середовище, розпорошені їх якості.

Причини перебування: страх перед большевиками, сильна [illegible] чужі

Можливі випадки: провал большевиків, [illegible], війна з большевиками.

Опора [illegible], ставлення, [illegible] від свого

Тоді наше становище, завдання, методи, засоби

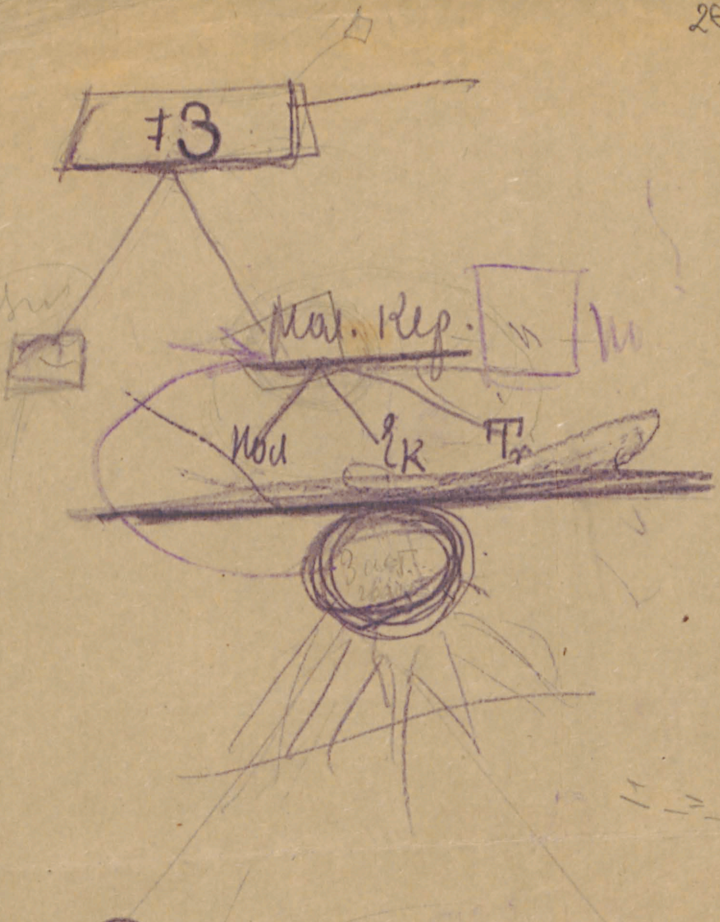
Штаб

апарат місцевої влади. Він мусить бути утворений [скаженений висуванням не людей, знайомих з місцевими умовами, людей і т. д.] заздалегідь, щоб одночасно з початком військової акції розпочав свідомо і уміло свою чинність, не допускаючи анархії і спроб провокаційних виступів з боку обмежених? ворожого знобителя?. Попередня ~~т~~ акція укр. війська і здобуття рідних теренів також показала нам на своєму досвіді, що без готового апарату влади на місцях нема чого гадати на ~~уз~~ задержання себе на довший час на обсаженому терені.

Нарешті укр. політична організація (сама сторона у всякім маштабі) ще й тому є потрібна, ~~що~~ на окупованому терені, що таку організацію має там ворог і заміняти справу так, як вона зараз є, значить свідомо дати ворогові перевагу.

Переходячи до фактичного стану справи з організацією еміграції України не можна не помітити все існуючих там організацій [їх утворення], але треба зазначити, що їх практична вартість буде незначною до тої пори, доки всі ці існуючі організації не

увійдуть в одну широку одноцільну всеукраїн-ську організацію.



1 группа — 7 работ
2 — Ш · 2
3 — 7 · р
4 — 5 · 60
5 — 9 · 15 / 7 / 30

3 1) Відділ наукової розробки (~~економічна~~ соц-політ. наука) пропаганда популяризація

2 2) Відділ політичний
Секція [illegible]

3) Відділ нар-освіт. ([illegible]

1 4) Відділ учбовий (курси, бібл., вид)

4 5) Відділ загальний (Г.[illegible], нач, ред)

1 6) Відділ [illegible]

Інструкція для політичної розвідки

Політичне керування переводить розвідку в сферах:

А) кол большевицьких
Б) Українського суспільства
В) Російського суспільства
Г) Польського суспільства

А. Розвідка в колах большевицьких полі-
тиці:

1) На збиранні даних що до развитку большевиць-
кої політичної думки.

2) На слідкуванню за змінами в законодав-
стві і організації внутрішнього господарства
(промисловість, торгівля, освіта, рільництво і т. д.),
також продукуючих сил окремих галузей
промисловості.

3) На стеженні за реакцією, яку викликають
загальні засади і окремі накази большевицької
влади в різних сферах суспільства, звертаючи
особливу увагу на селян і робітників.

4) на збиранню даних що до партійних больше-
вицьких працьовників в різних ділянках держав-
ного життя, у встановленню їх правдивих прі-
звищ і походження, а також збирання, оскільки
можливо з них фотографій.

К. N. III/A
W. N. 0
7 Ак 7

272

Інструкція агітаційно-організаційна

Кожна (команда окружна) має керовника агітаційно-організаційного відділу, який безпосередньо керує агітаційно-організаційною працею.

1) Праця агітаційна полягає: а) на вишукуванню і підготовці (до праці людей) в різних відділах по думці провідних принципів нашої політики, в) на утворенню відповідного настрою в нашому суспільстві; с) ознайомленню українського суспільства з братньою політикою Польськ. Уряду. і d) витворенню в українському суспільстві стремління до якнайближчого контакту Уряду Українськ. з Урядом Польським (Провідна думка — добросусідські відношення і взаємна wspieranie [illegible] безумовно поміч (запевнить богацтва спокій, розвиток і будучність обох країн.

2) Праця організаційна стремить: а) до зорганізування існуючих польських гуртків в одно ціле, котре змогло (свідомо) могло б протиставитись [illegible] деморалізуючим впливам і охоронити його членів більшовицької агітації, і підготовити це суспільство до однолітного виступу для обняття влади державою.

в) через особисті стосунки окремих членів Організації впливати відповідно політиці польської на Україні

с) сепаратистичним стремлінням протиставити здоровий напрямок єдности і витривалости

в ї(му) любові до батьківщини і розвитку), а також братерства народів польського і українського; б) реорганізувати управу товариства, що може мати значіння в польському суспільстві; г) організовувати нові гуртки (товариства), згідно провідної думки, як вище зазначено; д) переводити точну евіденцію польських гуртків (т-в), їх напрямків і стремлінь, також польських [illegible] і їх характеристику.

Нашою провідною думкою мусить бути те, що швидко наступить час, коли нам сонце українське скине з себе чуже ярмо і дасть змогу і полякам на Україні знову розвинути відверту працю во всіх царинах, необхідних нам, наприклад освіта. Цей момент мусить нас застати підготовленими до поважної і розвиненої акції, і то однаковою на цілому обшарі держави Української. Чим більш будемо спаяні, тим будемо сильніші, а ворога, що сильні лише з сильними рахуються.

KN. III/A
W.P.
L.dz. 6

Odpis. n.p. 13/XI-1920.

Інструкція для політичної розвідки

Політич. відділ переводить розвідку в сферах:

A) кол большевицьких
B) українського суспільства
C) російського суспільства
D) польського суспільства

A. Розвідка в колах большевицьких полягає:

1) на зібранню данних, що до розвитку большев. політичної думки,

2) на слідкуванню змін в законодавстві і организації внутрішнього хозяйства (промисловість, торговля, освіта, рільництво тощо.) а також продуктивно- [продукуючих сил] сти окремих галузей промисловості;

3) на слідкуванню [степени за] реакції, яку викликають загальні [засади] принципи і окремі накази большевицької влади в різних сферах суспільства, звертаючи особливу увагу на селян і робітників.

4) на зібранню данних, що до найвищих большевицьких урядовців в різних [dziedzin] галузях, установленню їх справжніх призвищ і походження, а також зібранню, по скільки можливо, їх фотографій,

5) на слідкуванню [степени прихильности зрозумілих] діяльности як большевиків українських, також і російських.

B. Розвідка в українському суспільстві полягає на висвітленню [badaniu]:

1) відношення до Польщі і союзу з нею
2) відношення до уряду Петлюри
3) відношення до большевиків

4) можливости озброєного виступу (самий озброєний виступ належить до розвідки військової)

5) спорт політичних, їх ~~наслідку партії~~ сили і найбільші гасла (п. 36. ~~гасла~~ гасла дня)

6) товариства культурно-економічні (їх властивості і сили)

С. Розвідка в російському с-ві полягає на висвітленні:

1) відношенню до України і україн. партій
2) відношенню до Врангеля і Савінкова
3) відношенню до Польщі
4) відношенню до большевиків,
5) партії, їх сили і гасла дня,
6) товариств, економічних, окремих діячів
7) особливу увагу належить звернути на організацію Врангеля і її відношення до Савінкова, Петлюри і Польщі.

D. Розвідка в польському суспільстві бере матеріали головно (переважно) з праці відділу Аг-Органу), оцінюючи їх з точки зору політичного і подаючи лише матеріял, що має значіння в цілості політичному.

До розвідки належить: Намагатися роздобувати відомості біржевих, що до курсу окремих валют, а також ціни на предмети першої потреби.

[signature]

5) На стеження за діяльністю як російських большевиків так і українських

б) Розвідка в ~~українському~~ польському суспільстві полягає на досліджению:

1) Ставлення до України і союзу з нею
2) Ставлення до сучасного польського уряду і Голови Польської Речіпосполитої.
3) ставлення до большевиків
4) Ставлення до можливости озброєного виступу (самий озброєний виступ належить до розвідки військової)
5) політичних польських партій, їх сили, найбільших гасел („гасел дня")
6) культурно-економічних товариств (їх впливовости і сили)

в) Розвідка в російському суспільстві полягає на досліджені:

1) Ставлення до України і укр. партії
2) Ставлення до Савінкова
3) Ставлення до націй, що прагнуть вийти з під неволі московської.
4) Ставлення до большевиків
5) партії, їх сили, впливів, гасел дня
6) товариств а також окремих діячів
7) Особливої уваги треба звернути на організацію Савінкова, і її ставлення до України і Польщі.

г) Розвідка в українському суспільстві бере матеріяли цікавого з праці ~~[illegible]~~ політичного керування, оцінюючи її з точки зору політичного і педагогічних, ... в політичному житті лише матеріяли, що мая значіння

що.

До політичної розвідки належить подавання відомостей біржевих що до курсу окремих валют, а також цін на предмети першої потреби.

—

Організаційна праця

§1. Організацію переводиться:

а) шляхом висилки в певних напрямах осіб, надсилаючих до оденцивного постерунку.

б) шляхом закладання етапових пунктів

в) шляхом відповідної пропаганди

г) шляхом утворення прихильного настрою і відповідних суспільних течій серед прикордонної як і закордонної людности.

§2. Етапи закладається керівниками окремих постерунків

§3. Спеціяльні бюра (пляцувки), що не виконують етапової служби організує безпосередньо Expozytura Oddz II Szt. Gen. we Lwowie.

§4. Якщо лінія етапової дороги (цього найлучшого засобу до зреалізування організаційної праці) проходить по місцевости, густо залюдненій польською людністю, то цю обставину належить безоглядно використати при закладанню етапів. Для тої ж мети в скрайних пунктах етапових доріг належить поінформувати обізнано польські колонії про переводжену працю і ненависть тих колоній до [illegible] урядів використати для своєї праці.

§5. В заданнях комендантів етапових пунктів, особливо в більших осередках польських і в вкрайних пунктах входить скупчення в ~~організаціях~~ рямцях військової організації польського елементу, що требувати на опрацьованім терені, щоб приготовити це населення до зрозуміння акції, ~~що кора~~ яку її переводиться офензивними поступками.

§6. Обшари, на яких має ділати поміна в світ час українська або російська організація визначається Експозитурою В.II ~~відд.~~ Нач. Дов. у Львові

§7. У обшарі, маючи призначених Е.В.II Н.Д. у Л. комендантів, ~~будуть~~ мають носити назву теренів чи груп в залежності від характеру праці тих комендантів.

§8. Терени чи групи мають поділятися на райони, причому коменданта терену призначають комендантів районів і накреслюють їм завдання.

§9. Для провадження згаданої праці і усистематизування ~~н. її~~ коменданти ~~відповідних~~ даних теренів мають утворити при собі допоміжний апарат, що обійме секції військової розвідки, політичної розвідки, економічної і транспортової розвідки. Керівниками відповідних секцій мусять бути особи, що мають доступ до відповідних цен-

тральних інституцій противника на даному терені, з огляду до керуючих політичних кол.

§10. Команданти повітових теренів ~~згідно~~ по вказівках, отриманих від ~~поодинчих~~ ~~рунків~~ оперативних постерунків, мусять утворити сіть обсерваційних пунктів і резидентур. Результати обсервації разом з матеріалами, добутими через окремі секції ~~керовни-~~ ~~кального~~ апарату керуючого ~~керовничого~~ (даного терену) мають служити матеріалом для складання рапорта ~~по~~ команданта терену до оперативного постерунку.

§11. Поза розвідчо-політичною акцією, керуємою вищезгаданими секціями залежно від команданта терену, він має утворити при собі організаційний відділ, що ділився б на секції: відділ людей, зброї і вишколу.

§12. Організаційний відділ теренової команди має завданням вишколити, підготовити і засмотрити у відповідні засоби людей, що беруть удiл в зорганізуванню для збройних виступів на тилах противника.

§13. Для провадження праці організаційного відділу Командування терену має з Командуваннями груп, що знаходяться на його терені, і зорганізувати працю цього відділу спільно (в порозумінні) з ними.

§14. Організація груп є самостійна, Командування груп є спеціальні, обшири залежно від завдань груп.

§15. У змислі організаційної праці офензивні постерунки в стосункові до групи є організаторами етапових пунктів; в стосункові до терену офензивні постерунки є їх теренними організаторами і мельдунковими адресами для тих же теренів.

§16. З часом закінчення праці над зорганізуванням теренів, всі сили їх офензивні постерунки переказують Головній Команді теренів, місце постою якої буде в свій час подано.

§17. Для провадження розвідчої праці Експ. В. II. Н. Д. у Львові ще w własnym zakresie організує такі розвідчі постерунки з польських розвідчих елементів, а там, де таких постерунків не можна організувати по місцевих умовах, використає своїх конфідентів і по змозі певних людей. (ідеолог)

01076

213

Tarnów

Łowczów

3 kl. pociąg osob.

Ważny 1 dobę.

Mk. 3.20 ½ 1.60

Mk. 3.20 ½ 1.60

Tarnów

Łowczów

3 kl. pociąg osob.

Ważny 1 dobę

01076

§18. Одначе вище зазначену працю не можна в жадний спосіб лучити на опрацьовуваних теренах (przerabianiem) з працею одензивних постерунків.

§19. Жадний орган розвідчої служби поза відділом I експозитури і уповажненими одензивними постерунками на відтинку Е.О II N.D у Львові і на доручення розпочинати ~~[illegible]~~ чужому терені не мас права закладати ані постерунків ані пляцувок.

§20. Організаційні завдання і утворення військової організації на чужому терені буде викладено більш докладно в окремій з того метою виданій інструкції.

§21. Спосіб вибору дороги відповідних людей, їх справоздання, контр[illegible] утримання документів і взагалі весь БК регулює безпосередньо Шеф З технічної служби Експ. О. II Н.Д. у Львові.

УКРАЇН

УКРАЇНСЬКА НАЦІОНАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ.

На чолі Української Національної Організації стоїть Головний Отаман, як ідейний вождь. На терені України мається Уповноважений Головного Отамана, якому безпосередньо підлягає Українська Національна Організація і від нього одержує зарядження.

Ціла територія України поділяється на 7 майже рівних простором Округ.

I-ша Округа має осередок у Винниці, до неї входят Волинь і Поділля, з територією 76143 км 5788800 мешк..

II-а Округа має осередок у Києві, до неї входят Київщина і Полтавщина, територія 96840 км 8584600 мешк..

III-я Округа-осередок у Новгороді Сіверському, до неї входять Черніговщина, Мозирщина, Курщина /повіти: Грайворонський, Путівльський і Суджанський/ і повіти Гомель-Річиця і територія/без повітів Гомель-Річиця та 4-х Черніговщини-Мглинського/////////////////Суражського, Стародубського і Новозибського// 56962 км 3151050 мешк..

IУ-а Округа-осередок у Харкові, входять Харківщина, Вороніжщина/повіти: Бірючський, Богучарський, Валуйський, Острогожський і Павловський//та Новооскольський повіт Курщини, територія 83382 км 4936750 мешк..

У-а Округа осередок у Катеринославі, входят Катеринославщина та Мелітопольський і Бердянський повіти Таврії//, територія 85402 км 4449600 мешк..

УІ-а Округа - осередок у Одесі, входят Херсонщина і Дніпровський повіт Таврії, територія 83833 км. 4104600 мешк..

УІІ-а Округа - осередок Сімферопіль, входят Крим, територія до 50000 км. до 2000000 мешк..

Поза округами залишається Кубань зі Ставропільщиною.

Площі ціх округ стосуються до себе, як числа - 4,5:5:4:4,7:4,8:4,7:3,8.

Кубань має свій уряд і до того уряду повино призначити окреме представництво для інформації і координації акцій і для підмоги.

На чолі кожної Округи стоїть Окружний Політичний керовник, що підлягає Уповноваженому Головного Отамана через Начальника Політичного Керовництва /II-й відділ/.

ПОДІЛ ОКРУГ НА РАЙОНИ.

I-а ОКРУГА: Райони: 1/Житомирський/Житомирський пов. і м. Житомир, як осередок/, територія 7700 км. 485200 мешк..

2/Овручський/Овручск. пов. і м. Овруч/, 10554 км. 307500

3/Звягельський/Звяг. пов. і м. Звягель/7205 КМ..485200 м.

4/Проскурівськ. /Заславський, Староконстантиновський,

тпп та Пф
та Проскуровський пп.м.Проскурів/пл.8722км. 8444200меш.

5/Винницький/Винницьк., Літинський і Лятичивський пп.м.Винниця/пл. ~~88~~ 899I км. 875800м.

6/Камянецький/камянецький, Новоушицький ім.Камянець/пл.5724 647I00мешш.

7/Могилівський/Могилівський, Ямпільський і м.Могилів/пл. 6363км. 656700мешк.

8/Гайсінський/Гайсінський Брацлавський пп.імГайсин/пл. 646Iкм 656500меш.

9/Балтаський/Балтський і Ольгопольський пп., м.Балта/. пл.II77I клм. 9I5800м.

II-а Округа. Райони: I/Київський/Київський пов.і Київ/пл.5653 км. 89700

2/Радомиський/Радомиський пов.м.Радомисль/пл.9600км. 4I87000

3/Бердичевський/Бердичевський, Липовецький, Сквирський пп.і м.Бердичів/пл.9973км. 966300м.

4/Білоцерковський/Васильківський, Канівський, Таращанський пп. ім.Білацерква/пл.I07I9км. I045200м.

5/Уманський/Уманський і Звенігородський повіти-м. УМАНЬ/ площа 7760 км.і 7703I0 мешканців.

6/Черкаській/Черкаській і Чигирінській повіти, місто Черкаси або місто Сміла/площа 7I97 км. - 696300 м.

7/Переяславській/Переяславській і Золотоношській повіти місто Переяславль/площа 85I6 км. 544600 м.

8/лубенській/прилукській-Пірятинській і Лубенській повіти м.Лубни/площа 8884 км. 682600 м.

9/Гадячській/Гадячській-Роменській і Лохвицкій повіти м.Гадяч/ площа 7700 км. 542900 м.

I0/ Кременчуцькій/Кременчуцькій-Хорольській-Кобиляцькій повіти м.Кремнчуг/площа I04II км 887400 м.

II/ Полтавській/Полтавській -Миргородській і Зіньківській повіти м.Полтава/ площа 8297 км. 705I00 м.

I2/ Константиногородській/Константиногородській повіт і місто Константиногород/ площа 6078 км. 327500 м.

III-а округа. Райони: I/ Черниговській/черниговській і Остерській повіти м.Чернигів/ площа 82I6 км. 424700 м.

2/ Ніжинській/Козелецькій-Ніжинській і Борзенській повіти м.Ніжин/площа 972I км. 595400 м.

3/ Городенській/Городнеській і Сосницькій повіти м.Городня

площа 83II км. 432400 м.

4/ Мозирській/Мозирській і річицькій повіти м.Мозирь/ площа понад 8087 км.понад 200000 м.

5/ Гомелській/Гомелській-Новозибській і Мглинській, Суражській і Стародубській повіти м.Гомель/ площа

6/ Сіверській/Новгород Сіверській-Кроловецькій і Конотопській повіти м.Новгород-Сіверській/ площа 8992 км. 594 500 мш.

7/ Суджанській/ Суджанській - Глухівській і Путивлській повіти /площа 7357 км. 508250 м.

8/ Білгородській/Білгородській і Гайворонській повіти м.Білгород/площа 6263 км. 459 700 м.

IУ-а Округа. Райони: I/Сумській/Сумській, Лебединській і Ахтирській повіти м.Суми/площа 9063 км. 75I600м.

2/ Харківській/ Харківській, Богодухівській і Валкській повіти м.Харків/ площа 8894 км. 9II800 м.

3/ Змієвській/Змієвській повіт місто Змієв/ площа 5567 км. 309600 м.

4/ Ізюмській/Ізюмській повіт м.Ізюм/ площа 7727 км. 399 I00м.

5/ Купянській/ Купянській і Волчанській повіти м.Купянск/ площа I0894 км. 559 300 м.

6/ Старо-Білській/ Старо-Білській повіт м. Старо-Білск/ площа I2342 км.4854II м.

7/ Валуйській/ Валуйській, Новооскольській і Бірючській повіти м.Валуйки/ площа I2234км. 767400 м.

8/ Острогожській/ Острогожській і Павловській повіти м. Острогожськ/ площа I0I82 км. 505650 м.

9/ Богучарській/ Богучарській повіт м.Богучар/площа 967I км. 445000м.

У-а Округа Райони: I/ Катеринославській/ Катеринославській м.Катеринославль/площа 7523 Км. 600300 м.

2/ ОЛЕКСАНДІВСЬКИЙ /Олександрівський Попів м.Олександрівськ км.I06I5 кл . 43I800 м.

3/ Бахмутський /Бахму тськ пов.м .Бахмут/: площа 9224 км. 580600 м.

4/ВерхнеДніпровський /Дніпр.пов.м.Дніпровськ/ площа 70I5 км. 326I00 м.

5/Маріу польсь

5/Маріупільський /Маріупільській пов.м.Маріупіль/ площа 9177 км. 381100 м.

6 /Новомосковський /Новомосковськ повіт м.Новомосковськ/ площа 6531 км. 381100 м.

7/Павлоградський /Павлоград.повіт м.Павлоград/ площа 8815 км. 408300 м.

8/Славяносербський /Славяносербськ.повіт м.Славянськ/ площа 5089 км. 342400 м.

9/Бердянський /Бердянськ.повіт, м.Бердянськ/, площа 8764 км. 442500 м.

10/Мелітопільський /Мелітопільськ.повіт м.Мелітопіль/ площа 13246 км. 551600 м.

УІ РАЙОН. 1/ Херсонський /Херсонський повіт м.Херсон/ площа 19137 км. 822600 м.

2/Ананівський /Ананівський повіт м.Ананів/, площа 9041 км. 371800 м.

3/Елисаветський /Елисавет. повіт, м.Елисавет/площа 15889 км. 785800 м.

4/Одеськй /Одеськ.повіт м.Одеса/ площа 9749 км. 894400 м.

5 /Олександрійський /Олександр.повіт м.Олександрія/ площа 9810 км. 556800 м.

6/Тираспільський /Тираспільськ.повіт м.Тираспіль/. 7170 км. 313500 м.

7/Дніпровський /Дніпровськ.повіт м. площа 13035 км. 330.000.

УІІ РАЙОНИ: 1/Евпаторійський.

2/ Симферопільський

3/Севастопільський,

4/Ялтинський

5/Федосійський

6/Керченський.

На чолі кожного району стоїть Районий Політичний Керовник, що підлягає безпосередньо Окружному Політичному Керовникові. Кожний район виставляє від себе в міру потреби і де пот-

рі бно бекети, головним чином по місцях, де в перший же день повстання необхідно перебрати до себе негайно владу і обсадити іі надійними людьми.

Кожний бекет складаеться з одноі людини - агітатора і наглядача одночасно - і підлягае безпосередньо Районому Політичному Керовникові.

Завданням Політичного Керовництва е скерувати всі думки, бажання і працю цього населення Украіни на одну ціль - утворення спільними силами через загальне повстання незалежноі Самостійноі Національноі Держави - Украінськоі Народньоі Республіки.

Праця Політичного Керовництва переводиться в тьрьох напрямках головнійших напрямках: 1/Політичному, 2/Економичному і 3/Транспортовому.

Кожний з цих напрямків мае свое близче визначене завдання.

I. ПОЛІТИЧНИЙ - перевести широку політичну організацію на терені Украіни в дусі У.Н.Р. з тим, щою об"еднати широкі народні маси під гаслом загального повстання проти московськоі влади для виголошення Самостійноі Украіни.

Засобами для цього будуть:

а/ Інформація населення Украіни про діяльність Украінського Уряду і війська, іх боротьбу, ідеалів і змагань, політичноі плятформи, плянів відбудови держави, життя украінськоі еміграціі життя украінськоі людности на терені Соборноі Украіни, ставлення до украінських національних-державних змагань Москви і Европи, боротьба за визволення поневолених націй і іхні досягнення. Про правдивий політичний і економичний стан Европи, правдиве освітлення світового життя, соціялістичного і комуністичного рухів на заході, ставлення до комунізму, як до чинника розкладового. Збір і опрацьовання матеріялів, що до освітлення перед Европою, Московськоі політики на Украіні. Збір матеріялів, що до збитків і розміру руйнаціі, спричинених комуністичною московською владою на Украіні. Організація підпольноі Преси.

б/ Агітація серед населення з метою поширення і зафіксування симпатій до УНР., до Уряду іі для об"еднання на цьому грунті народніх мас і інтелігенціі, для підтримки украінських військових і партизанських акцій, поборених антидержавних і антиукраінських течій і акцій.

в/Пропаганда державно-українських ідей серед війська, стовари-шень, народніх мас у церквах, концертах, театральних виставах, в большовицьких установах і закладах наукових, учебних, військових і т. п..

г/Підмога повстанню-керування всіх акцій і співчуття населення на допомогу моральну і матеріяльну партизанському рухові і акціям.

д/Учот сил на місяць, занотування осіб потрібних для обсадження Влади й кандидатів, занотування ворожих сил.

е/Підготовка кадр адміністрації на місцях з осіб, що не входять до української національної організації, для обсадження Влади на перший день після повстання до часу призначення сталої Влади з центру.

ж/Нав"язання контакту з місцевими польськими і жидівськими національними організаціями для порозуміння і об"еднання спільної акції проти московців і за українську державність, нав"язання контакту з військом для взаемного освідомлення і уникнення непорозумінь і помилкових кроків.

II.ЕКОНОМИЧНИЙ - об"еднати промислові і торговельні організації і Установи на Україні, а особливо кооперацію з метою об"еднання чинної і матеріяльної допомоги повстанню.

Засобами до цього будуть:

а/Організація службового й робітничого персоналу в антиросійському активному напрямі, улаштування й переведення страйків, саботажу та ін. організація загального страйку в потрібний мент. Організація бувших муніципальних підприемств, в першу чергу електровень, водотягів і т.п..

б/Підмога повстанню - агітація й пропаганда в напрямі підтримуи партизанського руху і загального повстання, організація матеріяльного підтримку з боку кооперації повстанню й Уряду У.Н.Р., а також з боку поодиноких осіб і капіталістичних підприемств, що можливо повстануть на Вкраїні.

в/ Навязання контакту з польською кооперацією і торгівлею з метою використання в ці ляц повстання і сприяння праці.

г/Учот всіх промислових, торговельних і кооперативних підприемств, що можуть стати на бік повстання, іх сил і степени придатности для

використання.

д/ Розвідка економично-господарського життя і учот господарчої продукції:коні,упряжь,вози,скот,товар,хліб,фураж і т.п.серед населення:учот державного майна в ріжних складах губпродкомів, райпродкомів і т.п.,як то: цукру,шкіри,мануфактури,машин і т.п. борошна на млинах,учот скарбниці і кількости валюти в них.

III.ТРАНСПОРТ. Завдання - зробити послушним собі апарат комунікації і транспорту на Україні для використання його для партизанських операцій і повстання.

Засобами до цього будуть:

а/Організація залізничників,поштовиків,телеграфистів,працьовників водяного транспорту в напрямі У.Н.Р..

б/Підмога повстанню а підготовлення всіх транзитових сил до відповідних акцій під час повстання: страйків,провокацій,влаштування ворогові ріжних перешкод і т.д.

Агітація і пропаганда серед залізничних робітників в майстернях,депо і т.и..Принорowлення залізниць до перевозки українського війська,організація перешивки колії.

в/Учот всіх фахових по транспорту сил,що можуть перейняти керування транспортом на Україні і можуть бути використаними по організації його,учот ворожих сил.

г/Учот залізничного і почтово-телеграфного майна:паротягів, вагонів,шин /рельс/,шпал,телеграфічних апаратів і т.д.учот попсованого майна: учот продукції залізничних майстерень,кількости зваліфікованих робітників

д/ Учот державного майна на залізничних складах і станціях, учот транзиту,учот військових перевозок.

т а є м н е

285

Партизано-Повстанчеськ.
Ш Т А Б

м. Львів. 6. VIII. 921.

Цівільне Керування.

Проф. Шендрик.

Д о к л а д

Начальникові Партиз.-Повстан. Штабу.

Всі ті відомости, що надходять з ріжних кінців світа, з Московщини і окупованої України ярко малюють тої стан зростаючої анархії, до якого в цеи час дійшли ці дві держави завдяки голоду і повному завміранню господарчего життя. З дня на день цеи стан погіршуеться і там неминучо і прискореним темпом иде до ліквідації комуністичних московських урядів. Ми можемо зараз певно сказати, які форми прибере на Україні переворот. Ті організації, що вже існують на Україні, безсумніву переберуть владу до своїх рук, але не виключається можливість спроб захоплення в с свої руки влади місцевими московськими і змосковлеными елементами. І цеи критичнии мент треба передбачити і заосмотрити справу нашої влади в найліпші засоби. Таким засобом е Політична Національна організація цівільного населения України через У Н О,

Одже мент, якии перебуваемо, е дуже важливии і на ньому дуже багато залежить наша справа. В першу чергу це торкаеться організаціиніи праціпо утворенню УНО. До часу антикомуністичного перевороту на Московщині і антимосковського на Україні УНО мусить функціонувати вповні сил, а для того до переведення самої організації УНО необхідно приступити негаино.

З огляду на те, що до цеі пори вже складено всі необхідні для праці інструкції і відозву з ідеольогією, стала на черзі праця по підготовці і висилці керовників на місця. На всі сім округ і пятьдесят один район / не рахуючи Кубані / в першу чергу для утворення політичних бекетів потрібно як мінімальну кількисть 21 керовників

ровників.

З огляду на велику відповідальність, що покладається на цих перших організаторів такої важливої справи, як УНО, що до того мусить ще носити цілком таємничий характер, вони мусять визначатися максимумом ріжних гідностей: мусять бути людьми уповні довершеними що до моральности, розумними, широкоосвідченими, з широким світоглядом, мати всі якости і прикмети доброго політичного і громадського діяча, здібність бистрого орієнтування в мінливому ході революційних подій, людьми, що уміють викликати до себе повагу серед оточення своєю духовою внутрішньою силою, з великою рішучістю, що відсвітлює від кожного руху і слова і походить з сили великого і глибокого переконання, а не лише залеесливої пихи. По можливости це мусить бути також людина більш-меньш відома серед активно діляючої тут і на Вкраїні української верстви. Не кажу вже про національний бік цих людей, в цьому відношенню це мусять бути люди найбездоганніші, без жадних закидів. Я, що довший час був одірваний від безпосередньої політичної праці, не можу взяти на себе ініціятиви в пропонуванні кандидатів на цих майбутніх керовників і організаторів на місцях УНО і нахожу доцільним, щоб обрання їх відбулося по згідливому порозумінню поміж Вами, пане Генерал, і Паном ГОЛОВНИМ ОТАМАНОМ. Деякі з цих кандидатів му- відразу ж заступити дуже високі місця в організаційній ієрархії, тому деякі з цих двох десятків кандидатів мусять бути особливо рекомендовані.

Коли таких кандидатів буде відшукано і передано до штабу, їх потрібно ознайомити з завданням УНО і їх майбутньою працею на рідній землі в мисль УНО. Для цього потрібним є утворення відповідніх курсів по особо складеному програму.

Приблизний росклад курсів

Предмет.	Потрібно для	Викладає
1. Фізична географія УКРАЇНИ.	поновлення в памяти деяких подробиць, необхідних при вивченню теріторіяльного розподілу України для праці УНО.	п. Іванів-Ганчук.
2. Економична географія УКРАЇНИ /порівняльно і Росії /, статистика, сельско-господарче і робітниче питання, справа	орієнтування в майбутній праці.	п. Красевський

кооперації. Висліди і практичні вказівки для переведення праці УНО.		
3. Комунікація і транспорт. Висліди і практичні вказівки для переведення праці УНО.	орієнтування в майбутній праці.	п. Яновський.
4. Законодавство і адміністрація в Совіт. Україні і в У. Н. Р. /з ясування правового стану населення і висліди для праці./	" " " "	п. Масаковський.
5. Тактика малої війни	" " " "	п. Отмарштейн.
6. Історія важливіших моментів України. Ідеольогія УНО.	" " " "	п. Шендрик.
7. Військова і політична розвідка.	" " " "	п. Ковалевський.

Весь лекційний матеріял має бути застосований до цілей і завдань П-П Штабу і скерований в напрямку реального ділання.

Курси мають відбутись 10 днів / не більш як 40 лекцій, по 4 на день/, а тому курсанти мусять бути забезпечені на цей час добовими грішми, виходячи з такого обрахунку:

на курсантів	на одну добу	на 10 діб
1	600 м п	6000 м п
21	126000 м п	126000 м п

Цеї суми в розпорядженні П-П Штабу немає, а без забезпечення грішми курсантів не є доцільним їх викликати, а тому прохаю Вашого клопотання перед відповідними чинниками про асігнування і відпуск на цю справу СТО ДВАДЦЯТЬ ШІСТЬ тисяч марок польських.

Професор

ПЕРЕЛОМОВА ДОБА В ЖИТТЮ УКРАІНИ І"УДО"

Політичний акт нашоі Держави від 17-го січня 1654 року хитрий одвічний наш ворог Московщина зумів як найкраще використати для себе, а протягом останніх півтораста років своею винародовлюючою що до нас політикою остаточно приборкав нашу волю. Нашою ж кров"ю і нашими культурними силами він здобув собі світовоі слави і тою славою з"умів загіпнотизувати наші вищі національні верстви, зденаціоналізував іх, змосковив і перетворив іх на ворогів нашого народу, а на своіх найбільших прихильників і оборонців. 20-е століття застало Украіну в роспачливому стані. Вищі верстви зденаціоналізовані, відреклись себе, своіх національних прав і гідностей, мови, пройняті чужою і ворожою культурою, вони були тим чиником, що на шкоду Украіні а може й цілому світу, підсилювали Росію як Державу з цілою силою патриотичного почуття виступаючи скрізь в обороні прав і інтересів Московського народу. В той час як власні московські проводирі тішилися в космополітизмі і негуванні всякоі культури і науки, культі примітивізму і архаічного декунства.

Середні дрібно-буржуазні верстви, байдужі до всього, крім свого-нидіння, з витравленим національним і громадським почуттям, чим далі все більше морально занепадаючі, давно вже загубили зв"язок з рідним грунтом.

Нарешті широкі аморфні етнографичні маси, що правда зберігли і своі етнічні прикмети і рідню стародавню мову, але без школи в атмосфері рабського плазування перед всесильним держимордою, без своеі церкви бо іі заступили московські шкуродьори в рясах, без суда, бо його заступила сваволя "чрезвычайного положення" й "положення об усиленной охране" та і циркуляр губернатора, без вільного правдивого друкованого слова, без натяку на суспільне життя, здавлене "охранкою", "жандармеріею" і тюрьмами, тюрмами без кінця від холодних финських скель до пальної Колхіди.

Ніщо не могло вижити в цій отрутній атмосфері і Украіна стояла над безоднею в якій мала загинути. І справді, який вплив і які наслідки могло дати винародовленнч що до псіхики, розуму, моралі. Чи могла спричинитися до поступу задушлива атмосфера невільничо-

го життя. Чи могли мати місце для ошляхетнюючого впливу Европейська думка і поступ, соціяльні досягнення і національні прагнення. Чи не зводили вони властивих людській душі і врождених високих стремлінь і зусиль до форм лише рослинного життя, огидливого нидіння. Так виглядали українські справи перед роком 1914.

Титанічна боротьба двох величних світових сил, в якій і ми мусіли взяти уділ, спричинилася до дужого піднесення гасел боротьба за волю поневолених націй. Вона потрясла нашим національним організмом, привела нас до чуття, до свідомости самих себе, своїх сил і якости. Перед нашою національною офірою, що курилася кровію на жертовникові війни ми мусили вирішити питання, в цілим його обсяговї: хто ми, що е Украіна, що матимемо за нашу криваву жертву, які маемо данні. Чи в нас остаточно знищено енергію, душу, думку, чи здібні вибороти свое кріваве право, чи здолаемо винайти в собі життьову силу і обоpонити право на самовизначення?

Яким шляхом маемо йти: чи відродження і визволення а чи занепад і неволя?

І ми пізнали самих себе, наші здібности і сили і найшли наше місце серед народів вільних і величавих.

Революція 1917-го року і формально розвязала рабські пута Украіни. Зі всім запалом визвольноі боротьби приступила Украіна до будови своеі національноі Держави.

Пригашене національне почуття вияснило приголомшена національна свідомість піднеслась в рівній мірі у всіхнаціональних верствах. Ще з заплющеними очима потяглась руками нація до проміння державного життя. Прокинулись в умах віковічні, здавалось, на віки забуті історичні національні традиціі. Виразно стала на чергу дня самостійність Украінськоі Народньоі Республіки. І це у виру революціі першоі великоі революціі на Сході Европи коли змішалося все в хаосі революційноі думки, переплілися питання національні, соціяльні, політичні, державні ще під час війни круг якоі знову таки перетиналися ріжні впливи змагання.

Ще в той час, як инші поневолені націі /польська, чешська, литовська, естонська, грузинська та инші/ ще стікали кров"ю у світовій війні,

Україна мала вже силу оголосити свою суверенність.

І відвічний ворог вчорашній гнобитель сильний, хитрий і досвідчений рабовладник, відчув для себе небезпеку і напружив зусилля щоб візвести ii від себи.

Для цього він використав революційний запал мас, захопив іх руйнуючими але приваблими соціяльними гаслами, поділив маси на окремі групи, в зрадницький спосіб звів іх одну на одну і роспорошену в такий спосіб народню масу легко підбив під себе по частях.

Але боротьба на цим ще не скінчилась.

ІДЕОЛЬОГІЯ УНО.

В той час, як національне Українське життя по півтораста літній неволі здавалося завмерло, на цілім національнім фронті, лише одиноким, але живим струмком била в народній гущі, може заслаба чисельністью але дужа свідомістью житездатністью і упертістью в досягненні своїх ідеалів, - демократична національна верства, молода досвідом, але міцна завзяттям і сильна духом. Її ідеал - визволення, а засіб - боротьба і відродження.

Поділяючись що до методів боротьби і тактики на ріжні групи, все ця верства прагнула до одного, до одної ясної мети, що всім однаково ясніла, - Вільна Україна.

Крайні соціяльні гасла - викинуті Москвою в боротьбі проти відділення України від Росії, захоплюючі утопії і політика хитрого лиса внесли розвал в цю демократичну національну верству.

Одна її частина стала що до заборчої московської політики на шлях пасивної угодової політики.

Репрезентували цей напрям так звані крайні ліві Українські групи.

Московські революційні ватажки, одержавши шляхом перевороту зверху владу в Росії, не були остільки дужими, щоб могли зрушити з місця державну машину, збудовану по ліпших зірцях імперіялістичної механіки.

Тратити для московських большовицьких ватажків України значило і зовсім унеможливити працю цієї велитенської машини, так потрібної для здійснення бажання перетворити світ по пляну, надуманому ними під час довголітнього бурлакування по світах.

Цього менту не доцінили наші крайні ліві групи.

Пройняті наскрізь думом рабського наслідування взірцям "соціяліст

московського кшталту вони під впливом ідеольогії московських імперіялістичних активних ґруп, відреклися від національних засад в збудуванні держави, виступили в дальшій боротьбі під накинутим гаслом „Поглиблення революції" і „Единого революційного /в погляду московського/ фронту", викинули /слідом за московськими проводарями/ крайні соціяльні гасла і тим в надзвичайній мірі підсилили ворога і сприяли окупації теренів України. Перемога цих гаслів в боротьбі фіксувала перемогу пануючої Москви.

Не дооцінено було й те, що в політиці і національно-державній боротьбі нема місця приятельській доброзичливости і солоденькій романтиці, а їх сили заслабі, щоб протиставити їх ворожій силам.

Не дооцінено було також мент, настрій і ідеольогію широких народніх мас. Тому угодові кола мусили виконувати завдання, ставленні їм ворогом.

Мусили „Творити" Українську Державність спільно і по вказівках та завданнях північного „Улюбленого брата", переводити державне будування з гори, накиненням своєї волі народнім масам, не допускаючи жадної критики з їх боку, не кажучи вже про згоду чи не згоду, про житевість, чи не житевість тих чи инших підстав і т.п.

Друга частина Українського активного громадянства - революційно-повстанча. Ця група найбільш активна протягом мало не пяти років зі дня російської революції веде збройну боротьбу за виставлений нею ідеал СУВЕРЕННІСТЬ УКРАЇНСЬКОЇ НАЦІЇ, ВІЛЬНА НЕЗАЛЕЖНА САМОСТІЙНА УКРАЇНА.

Ідейним вождем і репрезентантом цієї групи є Симон ПЕТЛЮРА - Народній Герой, ім"я чисте і не заплямоване.

Рух проваджений ним в часи найбільшої перемоги ворога користається великою прихильністю і поширенням серед широких мас Українського населення, робітників і селянства. Очі всіх і надії звернено на цього представника і виразника народніх бажань. Викинуте ним гасло незалежности й збройної боротьби овіяно сяйвом Святого Геройства.

Горстка незалежників з СИМОНОМ ПЕТЛЮРОЮ на чолі пробудила загальний ентузіязм. В огні безприкладної в історії людства боротьби, на яку здатний є лише український народ, в руїні й бурях повстає майбутня Україна, будиться народне сумління, Українська національна активність. По малу малу визвольний рух охопив цілий край, перетворився в могутню хвилю відродження нації. То був перелом у свідомости не вільниці - України, то пов-

288

стаюча державна творча свідомість незалежної уже України.

Завдяки цим данними Україна конче стане Самостійним державним організмом і поруч з иншими вільними державами піде в майбутне шляхом розвою й поступу.

До цієї групи належить свідоме своєї високої мети й завдань, завзяте в борні видвазне на полі бою військо Українського народу, військо Української Народньої Республіки, до цієї групи належить інтелігенція, що опинилася на еміграції через незгоду працювати спільно і на користь ворогові, вся та інтелігенція, що змушена залишитись під окупантом, але веде там боротьбу, великі кадри українського селянства, міщанства й робітництва, все партизано-повстанче військо, що оперує на Україні.

Зв"язує всі ці маси до купи УНО.

УНО тісно об"еднує в своїх акціях всю непереможну в осягненні своїх стремлінь, уперту в своїй боротьбі групу.

Коли угодовці, зв"язавши себе з московськими проводарями, мусили цілком втратити своє обличча і перейти на ворожу віру, ставши в очах і на ділі ворогами своєї нації, виступати під гаслами московської ідеольогії, підтримувати виголошену так звану „Диктатуру пролітаріяту" /диктатуру Москви/, то УНО є виразником демократичного начала в кращому розумінню цього слова, рівности й вільности для всіх національно-державних елементів, що стремлять до віднови й відбудови Українського національно-державного життя, відкидає привелійований стан, яких би то не було поодиноких груп суспільних кляс і т.п., зв"язуючи політичне відродження України з соціяльним відродженням її народу.

В поставленій меті мусить бути виконана велика внутрішня праця, до будівництва мусить бути притягений і взяти уділ як найширші маси, мусить бути піднято безоглядно боротьбу противними течіями, що тамують нормальний вплив народнього розвою по злій думці і традиції ворога і його противників з якої б нації вони не походили.

Рахуючи найбільшим своїм ворогом Москву, яка не уявляє зараз свого існування без України, як своєї кольонії, УНО ставить собі метою рівнобіжно з боротьбою за визволення України з під московського ярма, всіляку боротьбу з московськими впливами.

Тому УНО являється рішучим противником всякої федерації з Москов-

щиною, як з сильнішим та історичним ворогом і найзажерлівишим імперіялістом, івсяких явних і потаємних зговорів, що могли б спричинитися до більш тісного зпівділання двох націй - Української й Московської.

Шляхом збройної боротьби протягом 4 роки вжховувались українські воік, - борець за відродження України,- і військо У.Н.Р.. УНО вбачає велику ролю цього війська в тім, що воно було й є осередком повстанчого руху за не підлеглість, що воно підготовляло народ до самодіяльного виступу під гаслом незалежної Української Народньої Республики й спричинилося утворенню на окупованім терені нової грізної сили - партизано-повстанчого Українського війська.

Як закінчення першого етапу боротьби УНО стремить шляхом організаційної праці серед найширших українських мас утворити переворот спільним збройним повстанням населення проти гнобителя.

Повстанчий прапор тепер високо піднятий і тримає його в руках Український народ і СИМОН ПЕТЛЮРА. На ґрунті партизанонповстанчої боротьби за волю й право росте державно-творча свідомість.

Крім боротьбі завданням УНО є чинний уділ в державнім будивництві, згідно зі своїми гаслами та ідеольогією ширення тої ідеольогії серед широких народніх мас, усвідомлення їх конечности взяти чинний удів в державно-творчій праці, обов"язках, що лежать на нас і відповідальності які беремо всі в часі відродження.

Коли боротьбу о незалежність буде доконано, на УНО ляже велика справа закріплення і розвітку державного ладу, згідно з державними традиціями і сучасними гаслами, згідно з відчуттям і в розумінням потреб і стремлінь Українського народу, згідно з загально-людськими гаслами поступу й розвою.

Цівільне Керування.   12/VII, 1921.

Канцелярська Інструкція.

1). Всі папери, що прибувають до Ців. Керування, мовинні скеровуватись до регістратора Загального Відділу, котрий записує їх до "Вхідного реєстру", після чого передає безпосередньо в руки Начальникові Ців. Керування. Останній на кожному акті, що одержав, робить відмітку, до якого Відділів належить цього акта скерувати, після чого повертає всі акти регістраторові Заг. Відділу для передачи відповідним відділам. Всякій інший шлях вступу паперів до окремих Відділів рішуче забороняється.

2). Кожний акт після виконання відповідним референтом повинний представлятись на затвердження Начальникові відповідньго Відділу, а він реферує акта Начальникові Ців. Керування, котрий його остаточно затверджує. Всі доручення і накази Начальника Ців. Керування ідуть тим самим шляхом, с. т. до Начальників окремих Відділів, а від ніх до окремих референтів.

3). Після виконання Начальникі окремих Відділів передають всі акти регістраторовіЗагаль. Від. для переховання в окремих папках архіву. Під час виконання всі акти повинні знаходитись в папці "До виконання". Ні в якому разі ніяких актів невільно брати до дому.

Копія.

Квестіонар для переслуховиваня прибуваючих з України.

" " дня, місяця 1921 року.

1. Імя та призвище,
2. Вік, освіта та заняття,
3. Коли вирушив з України,
4. З якої місцевости вирушив та які проходив,
5. Коли прибув до штабу та з якою метою,

6. Зміни в організації большевицької влади,
7. Характеристика влади,
8. Відношення населення до большевицької влади і війська,
9. Настрій і національний склад червоного війська на Україні,
10. Комуністична агітація,
11. Прояви національного руху,
12. Повстання,
13. Політичні і соціяльні бажання ріжних кляс населення,
14. Відношення населення до Державного Центру УНР,
15. Політичні партії,
16. Неукраїнскі протибольшевицькі організації,
17. Економичний стан населення,
18. Стан сельського господарства,
19. Закони про землю та податки,
20. Промисловість,
21. Торговля,
22. Валюта та ціни,
23. Транспорт,
24. Ріжне.

Примітка: Особа, переслуховуюча прибувшого, керується зазначеними пактами, як сістемою, добуваючи докладні відомости по кожній галузі стосовно до окремих квестіонарів по данної галузі.

НАЧАЛЬНИК ЦІВІЛЬНОГО КЕРУВАННЯ /-/ ПІДПОЛКОВНИК ДОБРОТВОРСЬКИЙ.

За згідність:

Нач. Загального Відділу,
Поручник

[signature]

~~Становище, в якому опинилась Україна та її Уряд на 1921р., і заходи, потрібні для відбудови УНР.~~

Доклад

Головному Отаманові

Останній етап військової боротьби з ворогом закінчився неуспіхом українського війська на здобуття у другій половині 1920р. теренів України і переходом його вкупі з Урядом, ріжними установами урядового й неурядового характеру і деякою кількістю приватної людности на еміграцію до Польщі. Наслідком цього наступила повна окупація України ворогом (Росією).

Ставши переможцем на всіх зовнішніх фронтах ворог зосередив всю увагу на закріпленні свого внутрішнього становища (на Україні). Для цього йому прийшлося розвинути працю у двох напрямках: дипломатичним шляхом, чи і кривим – зав'язанням торговельних зносин з європейськими державами – осягнути фактичного свого визнання навні і оружним шляхом, побороючи внутрішні заколоти і жорстоко терроризуючи людність

осягнути хоч видимого, номінально-
го визнання з середини. За великі
гроші і ціною крови населення об-
два ці завдання ніби доконано і
на око ворог ніби досяг апогею
своєї сили, але в той же час його ста-
новище ніколи не було так непев-
ним і хитким, як в мент досягнення
цього апогею (див. з'їзд Рад, промова Ле-
ніна, внутр. політиці).

Хоч з переходом війська УНР за Збруч
військова боротьба на території Укра-
їни припинилась, однак збройна бороть-
ба не тільки не припинилась, але
збільшившись триває далі і набуває
нових нечувано жорстоких форм. За-
гальна ненависть до окупанта обіймає
всі кола населення без різниці полу,
віку й нації. Збройну боротьбу пере-
водиться численними повстанчи-
ми загонами, кожний на власну
руку, керуючись кожний різними ціля-
ми, ставлячи собі різні завдання і
використовуючи успіхи кожний на
Потрібні надзвичайні зусилля щоб скерувати зверху
свою гадку. Населення [illegible] цілковито
на стороні повстанців, інтелігентні
сили, що в акції в збройній боротьбі з
будьяких причин не беруть, або хова-
ються по різних укриттях, або пере-

водять культурну справу, скеровану не одноманітно і неодноцільно. Всі разом в безнадійному де facto стані і розпачу єдину надію покладають на Уряд УНР з його Головним Вождем Симоном Петлюрою і військом УНР, що невідомо де і як перебуває і чекають на його приход і визволення з під невимовно тяжкого ярма.

Отже до яких висновків приходимо:

а) Повний занепад промислово-економічного життя в Росії і на Україні, повний провал комуністичної ідеології, невгаваюча збройна боротьба населення на Україні, відсутність верств чи клас людности, на яких можна б було спертись при переході до справжньої економічної відбудови держави, все це свідчить про неминуче падіння комуністичних урядів Росії і України. Можливою є війна, як передсмертна агонія.

б) Зафіксовані слаба координованість і не дотримана планомірність збройної боротьби повстанчих сил, сліпа орієнтація населення, інтелігенції і державних сил на визволення з закордону, очікування на нього, часом при певній бездіяльності на місцях (Петлюра прийде та й все зробить), навіть пристосування до з чуже-наданих урядів влади, все це свідчить про

відсутність будь якої національно-державної організації на окупованому терені.

Підсумовуючи обидва ці висновки можна сказати коротко: у окупантів непевність настроїв і міцна організація, у окупованих певність настроїв і відсутність організації. Ясно, чому перевага на боці перших.

Не вимагає ніяких доказів та думка, що який би не був справний урядовий апарат, які б не були ідеальні люди, що стоять у керми української справи, а коли вони на еміграції, як зараз, то не від них в решті решт залежить скинути ворога і відбудувати УНР, а від тих сил, що зараз по той бік кордону ведуть живу акцію безпосередньо з окупантом. Отже, увесь центр ваги лежить не по сей бік, а по той бік, і вся праця, вся енергія, всі зусилля мусять бути направлені на той бік.

Перше завдання - виправити ті хиби, що зараз зафіксовано; а саме організувати населення України для боротьби за своє визволення, проти ворога, ~~від Росії~~ яка ~~може~~ ~~тр~~ продовжуваться десятки а ~~то~~ і сотні років; використавши для цього по можливості, як живі сили укр. населення, так і сили еміграції, що перебувають поза межами України. Організацію належить поставити в широкому нац-державному масштабі.

Протягом останнього часу

почати переводити військову організацію на Україні по певному наперед опрацьованому плянові. Досвід показує, що одної військової організації не досить: не є надійним впровадити ідеї на всесторонніх ділянках.

Насамперед вмя тих, що марять про допомогу зовні, треба їх мартіння перетворити в живу ~~віру~~ в свої сили, у здійснення прагнень нації і конечну перемогу змагань її. Цеї мети можуть осягнути інформацію. Інформації Російського уряду, що подає всесвітнє життя і суспільно-державні явища в специфічному, однобокому і умисно облудному освітленню треба протиставити інформацію Українського Уряду, що давала б правдиве і цілком инше освітлення світових подій і, що найважніше, що до України, її уряду, її боротьби, ідеалів, політ. платформи, плянів відбудови держави і життя і т. д.

Дуже сильною зброєю на Україні в руках ~~комуністичного~~ Російських урядів була агітація і пропаганда ~~большевицьких~~ рівеньких ідей. (X Православія, панславізм, соціалізм.) Облудлива їхня політика вибила з їх рук цю зброю. Не можемо ми не використати цих засобів для підготовки населення до приняття української влади. Прихильники української влади це те каміння, що кладеться у підвалини будування Української Держави.

Досвід доводить, що без такої підготовки непотрібна і недоцільна всяка військова

акція. Без такої підготовки обсадила
Антанта Одесу, Англія — Мурман і Ба-
ку, без такої підготовки сунули на
Україну Денікін і Врангель і як їх ми-
ло зустріли, так же мило випрова-
дили. Переможцями в боротьбі Антан-
ти з ~~московськими комуністами~~ червоною Москвою
залишилась ~~ро~~ Москва ~~комуністи~~, що розвинула
попередньо широку політичну акцію
не тільки на окупованих опісля нею
теренах, а й по всьому світу. Отже під-
німаючи широку військову акцію на рід-
ній землі, мусимо мати стійку органі за-
цію там на місці, яка б рішучо й свідо-
мо відразу нас підпирала не за
страх а за совість, словом і ділом, під-
тримувала встановлену нами на міс-
цях владу, боролася всіма засобами з
різними потаємними ворожими орга-
нізаціями.

Нарешті потрібний є для нас випро-
бований і міцний апарат місцевої вла-
ди, складений з місцевих же людей, зна-
йомих з місцевими поняттями, умовина-
ми, людьми і т. д. Він мусить бути
утворений заздалегідь, щоб одночасно
з початком військової акції розпочав
свідомо й уміло свою чинність, не допу-
стивши анархії і спроб провокацій-
них виступів з боку агентів ворога-
-гнобителя. Попередню акцію Українсько-
го війська і здобуття рідних те-

рів також показали нам на досвіді, що без готового апарату влади на місцях нема чого гадати на закріплення собі на довший час на обсадженому терені.

Нарешті українська ~~політична~~ націоналістична організація, найширша, у всеукраїнському масштабі, ще й тому є потрібна на окупованому терені, що таку організацію має там ворог і залишити справу так, як вона зараз є, значить свідомо дати ворогові перевагу.

Правда, перейшовши до фактичного стану справи з організацією людності України не можна не оминути всіх існуючих там організаційних політичних українських утворень, але треба зазначити, що по суті ~~конкретно~~ їх ~~на~~ вартість буде незначною до тої пори, доки всі ці існуючі організації не увійдуть в одну широку монолітну ~~Укра~~ українську ~~політичну~~ націоналістичну організацію.

[signature]

УКРА

УКРАЇНСЬКА НАЦІОНАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ.

На чолі Української Національної Організації стоїть Головний Отаман, як ідейний вождь. На терені України мається Уповноважений Головного Отамана, якому безпосередньо підлягає Українська Національна Організація і від нього одержує зарядження.

Ціла територія України поділяється на 7 майже рівних простором Округ:

І-ша Округа має осередок у Виниці, до неї входят Волинь і Поділля, з територією 76143км 5788800мешк..

ІІ-а Округа має осередок у Києві, до неї входят Київщина і Полтавщина, територія 9684 км 8584600 мешк..

ІІІ-я Округа-осередок у Новгороді Сіверському, до неї входять Черніговщина, Мозирщина, Курщина/повіти: Грайворонський, Путівльський і Суджанський/ і повіти Гомель-Річиця і територія/без повітів Гомель-Річиця та 4-х Чернігивщини-Мглинського/ /Суражського, Стародубського і Новозибського/ 56962 км 3151050 мешк..

ІУ-а Округа-осередок уХаркові, входять Харківщина, Вороніжщина/повіти: Бірючський, Богучарський, Валуйський, Острогожський і Павловський/та Новоосколький повіт Курщини, територія 83382 км 4936750мешк..

У-а Округа-осередок у Катеринославі, входят Катеринославщина та Мелітопольський іБердянський повітиТаврії, територія 55402 км 4449600мешк..

УІ-а Округа - осередок у Одесі, входят Херсонщина і Дніпровський повіт Таврії, територія 83833 км. 4104600мешк..

УІІ-а Округа - осередок Сімферополь, входят Крим, територія до 50000 км. до 2000000 мешк..

Поза округами залишається Кубань зі Ставропільщиною.

Площі всіх округ стосуються до себе , як числа - 4,5:5:4:4,7:4,8:4,7:3,8.

Кубань має свій уряд і до того уряду повинно призначити окреме представництво для інформації і координації акцій і для підмоги.

На чолі кожної Округи стоїть Окружний Політичний керовник, що підлягає Уповноваженому Головного Отамана через Начальника Політичного Керовництва/ІІ-й відділ/.

ПОДІЛ ОКРУГ НА РАЙОНИ.

І-а ОКРУГА: Райони: І/Житомирський/Житомирський пов. і м.Житомир, як осередок/, територія 7700 км. 485200 мешк..

2/Овручський/Овручск. пов. і м.Овруч/, 10554км. 307500

3/Звягельський/Звяг.пов.і м.Звягель/7205КМ..485200м.

4/Проскурівськ./Заславський, Староконстантиновський,

тп. та Пф
та Проскуровський пп.м.Проскурів/пл.8722км. 8444800меш.

5/Винницький/Винницьк.,Літинський і Лятичивський пп.м.Винница/пл. 8991 км. 875800м.

6/Камянецький/камянецький,Новоушицький ім.Камянець/пл.5724 647100мешк.

7/Могилівський/Могилівський,Ямпільський і м.Могилів/пл. 6363км. 656700мешк.

8/Гайсінський/Гайсінський Брацлавський пп.імГайсин/пл. 6461км 656500меш.

9/Балтаський/Балтський і Ольгопольський пп.,м.Балта/. пл.11771 клм. 915800м.

II-а Округа.Райони:I/Київський/Київський пов.і Київ/пл.5653 км. 89700

2/Радомиський/Радомиський пов.м.Радомишль/пл.9600км. 41870

3/Бердичевський/Бердичевський,Липовецький,Сквирський пп.і м.Бердичів/пл.9973км. 966300м.

4/Білоцерковський/Васильківський,Канівський,Таращанський пп. ім.Біла Церква/пл.10719км. 1045200м.

5/Уманський/Уманкій і Звенігородській повіти-м. УМАнь/ площа 7760 км.і 770310 мешканців.

6/Черкаській/Черкаській і Чигиринській повіти,місто Черкаси або місто Сміла/площа 7197 км. - 696300 м.

7/Переяславській/Переяславській і Золотоношській повіти місто Переяславль/площа 8516 км. 544600 м.

8/лубенській/прилукській-Пирятинській і Лубенській повіти м.Лубни/площа 8884 км. 682600 м..

9/ Гадячській/Гадячській-Роменській і Лохвицкій повіти м.Гадяч/ площа 7700 км. 542900 м.

10/ Кременчуцькій/Кременчуцькій-Хорольській-Кобиляцькій повіти м.Кремнчуг/площа 10411 км. 889400 м.

11/ Полтавській/Полтавській -Миргородській і Зінківській повіти м.Полтава/ площа 8297 км. 705100 м.

12/ Константиногородській/Константиногородській повіт і місто Константиногород/ площа 6078 км. 327500 м.

III-я Округа. Райони: I/ Черниговській/черниговській і Остерській повіти м.Чернигів/ площа 8216 км. 424700 м.

2/ Ніжинській/Козелецькій-Ніжинськійі Борзенській повіти м.Ніжин/площа 9721 км. 595400 м.

3/ Городенській/Городнеській і Сосницькій повіти м.Город.

площа 8311 км. 432400 м.

4/ Мозирській/Мозирській і річицькій повіти м.Мозирь/ площа понад 8087 км.понад 200000 м.

5/ Гомелській/Гомелський-Новозибській і Мглинській, Суражській і Стародубській повіти м.Гомель/ площа

6/ Сіверській/Новгород Сіверській-Кроловецькій і Конотопській повіти м.Новгород-Сіверській/ площа 8992 км. 594 500 мш.

7/ Суджанській/ Суджанській - Глухівській і Путивлскій повіти /площа 7357 км. 508250 м.

8/ Білгородській/Білгородській і Райворонській повіти м.Білгород/площа 6263 км. 459700 м.

IУ-а Округа.

Райони: I/Сумській/Сумській, Лебединській і Ахтирській повіти м.Суми/площа 9063 км. 751600м.

2/ Харківській/ Харківській, Богодухівській і Валкській повіти м.Харків/ площа 8894 км. 911800 м.

3/ Змієвській/Змієвській повіт місто Змієв/ площа 5567 км. 309600 м.

4/ Ізюмській/Ізюмській повіт м.Ізюм/ площа 7727 км. 399100м.

5/ Купянській/ Купянській і Волчанській повіти м.Купянск/ площа 10894 км. 559300 м.

6/ Старо-Білській/ Старо-Білській повіт м. Старо-Білск/ площа 12342 км.485411 м.

7/ Валуйській/ Валуйській, Новооскольській і Бірючській повіти м.Валуйки/ площа 12234км. 767400 м.

8/ Острогожській/ Острогожській і Павловській повіти м. Острогожськ/ площа 10182 км. 505650 м.

9/ Богучарській/ Богучарській повіт м.Богучар/площа 9671 км. 445000м.

УА-а Округа

Райони: I/ Катеринославській/ Катеринославській м.Катеринославль/площа 7523 Км. 600300 м.

2/ Олександрівський /Олександрівський повіт м.Олександрівськ пл.10615 км. 431300 м.

3/ Бахмутський /Бахмутськ пов.м. Бахмут/: площа 9224 км. 580600 м.

4/Верхне-Дніпровський /Дніпр.пов.м.Дніпровськ/ площа 7015 км. 326100 м.

5/Маріу польській

5/Маріупільський /Маріупільській пв.м.Маріупіль/ площа 91/7 км. 381100 м.

6 /Новомосковський /Новомосковськ повіт м.Новомосковськ/ площа 6531 км. 381100 м.

7/Павлоградський /Павлоград.повіт м.Павлоград/ площа 881 6 км. 408300 м.

8/Славяносербський /Славяносербськ.повіт м.Славяноськ/ площа 5389 км. 342400 м.

9/Бердянський /Бердянськ.повіт, м.Бердянськ/,площа 8764 км. 442500 м.

10/Мелітопільський /Мелітопільськ.повіт м.Мелітопіль/, площа 13246 км. 551600 м.

VI ~~Район.~~ Округа

1/ Херсонський /Херсонський повіт м.Херсон/ площа 19137 км. 822600 м..

2/Ананівський /Ананівський повіт м.Ананів/, площа 9041 км. 371800 м..

3/Елисаветський /Елисавет. повіт, м.Елисавет/площа 15389 км. 7558 00 м.

4/Одеський /Одеськ.повіт м.Одеса/ площа 9749 км. 894400 м..

5 /Олександрійський /Олександр.повіт м.Олександрія/ площа 9810 к м. 556800 м.

6/Тираспільський /Тирасп льськ.повіт м.Тираспіль/. 71 70 км.. 313500 м.

7/Дніпровський /Дніпровськ.повіт м. площа 13085 км. 330.000.

VII ~~Райони:~~ Округа

1/Евпаторійський

2/ Симферопільський

3/Севастопільський.

4/Ялтинський

5/Федосійський

6/Керченський.

На чолі кожного району стоїть Районий Політичний Керовник, що підлягає безпосередньо Окружному Політичному Керовникові. Кожний район виставляє від себе в міру потреби і де пот-

рі бно бекети, головним чином по місцях, де в перший же день повстання необхідно перебрати до себе негайно владу і обсадити іі надійними людьми.

Кожний бекет складається з одноі людини - агітатора і наглядача одночасно - і підлягає безпосередньо Районному Політичному Керовникові.

Завданням Політичного Керовництва є скерувати всі думки, бажання і працю цього населення Украіни на одну ціль - утворення спільними силами через загальне повстання незалежньоі Самостійноі Національноі Держави - Украінськоі Народньоі Республіки.

Праця Політичного Керовництва переводиться в трьох напрямках головнійших напрямках: 1/Політичному, 2/Економичному і 3/Транспортовому.

Кожний з цих напрямків має своє близче визначене завдання.

I. ПОЛІТИЧНИЙ - перевести широку політичну організацію на терені Украіни в дусі У.Н.Р. з тим, щоб об'єднати широкі народні маси під гаслом загального повстання проти московськоі влади для виголошення Самостійноі Украіни.

Засобами для цього будуть:

а/Інформація населення Украіни про діяльність Украінського Уряду і війська, іх боротьбу, ідеалів і змагань, політичноі плятформи, плянів відбудови держави, життя украінськоі еміграціі життя украінськоі людности на терені Соборноі Украіни, ставлення до украінських національних-державних змагань Москви і Европи, боротьба за визволення поневолених націй і іхні досягнення. Про правдивий політичний і економичний стан Европи, правдиве освітлення світового життя, соціялістичного і комуністичного рухів на заході, ставлення до комунізму, як до чинника розкладового. Збір і опрацьовання матеріялів, що до освітлення перед Европою, Московськоі політики на Украіні. Збір матеріялів, що до збитків і розміру руйнаціі, спричинених комуністичною московською владою на Украіні. Організація підпольноі преси.

б/Агітація серед населення з метою поширення і зафіксування симпатій до УНР., до Уряду іі для об'єднання на цьому грунті народніх мас і інтелігенціі, для підтримки украінських військових і партизанських акцій, поборення антидержавних і антиукраінських течій і акцій.

в/Пропаганда державно-українських ідей серед війська, стовари-шень, народніх мас у церквах, концертах, театральних виставах, в большовицьких установах за й і закладах наукових, учебних, військових і т. п..

г/Підмога повстанню - скерування всіх акцій і співчуття населення на допомогу моральну і матеріяльну партизанському рухові і акціям.

д/Учот сил на місцях, занотування осіб потрібних для обсадження Влади і кандидатів, занотування ворожих сил.

е/Підготовка кадра адміністрації на місцях з осіб, що не входять до української національної організації, для обсадження Влади на перший день після повстання до часу призначення сталої Влади з центру.

ж/Нав"язання контакту з місцевими польськими і жидівськими національними організаціями для порозуміння і об"єднання спільної акції проти московців і за українську державність, нав"язання контакту з військом для взаємного освідомлення і уникнення непорозумінь і помилкових кроків.

II. ЕКОНОМІЧНИЙ - об"єднати промислові і торговельні організації і Установи на Україні, а особливо кооперацію з метою об"єднання чинної і матеріяльної допомоги повстанню.

Засобами до цього будуть:

а/Організація службового й робітничого персоналу в антиросійському активному напрямі, улаштування й переведення страйків, саботажу та ин. організація загального страйку в потрібний мент. Організація будівших муніципальних підприємств, в першу чергу електровень, водотягів і т.п..

б/Підмога повстанню - агітація й пропаганда в напрямі підтриму партизанського руху і загального повстання, організація матеріяльного підтримку з боку кооперації повстанню й Уряду У.Н.Р., а також з боку поодиноких осіб і капіталістичних підприємств, що можливо повстануть на Вкраїні.

в/ Навязання контакту з польською кооперацією і торгівлею з метою використання в цілях повстання і сприяння праці.

г/Учот всіх промислових, торговельних і кооперативних підприємств, що можуть стати на бік повстання, іх сил і степени придатности для

використання.

д/ Розвідка економічно-господарського життя і учот господарчої продукції: коні, упряжь, вози, скот, товар, хліб, фураж і т.п. серед населення: учот державного майна в ріжних складах губпродкомів, райпродкомів і т.п., як то: цукру, шкіри, мануфактури, машин і т.п. борошна на млинах, учот скарбниці і кількости валюти в них.

III. ТРАНСПОРТ. Завдання – зробити послушним собі апарат комунікацій і транспорту на Україні для використання його для партизанських операцій і повстання.

Засобами до цього будуть:

а/ Організація залізничників, поштовиків, телеграфистів, працьовників водяного транспорту в напрямі У.Н.Р..

б/ Підмога повстанню а підготовлення всіх транзитових сил до відповідних акцій під час повстання: страйків, провокацій, влаштування ворогові ріжних перешкод і т.д.

Агітація і пропаганда серед залізничних робітників в майстернях, депо і т.и.. Пристосовлення залізниць до перевозки українського війська, організація перешивки колії.

в/ Учот всіх фахових по транспорту сил, що можуть перейняти керування транспортом на Україні і можуть бути використаними по організації його, учот ворожих сил.

г/ Учот залізничного і почтово-телеграфного майна: паротягів, вагонів, шин /рельс/, шпал, телеграфічних апаратів і т.д. учот попсованого майна: учот продукції залізничних майстерень, кількости звалifікованих робітників.

д/ Учот державного майна на залізничних складах і станціях, учот транзиту, учот військових перевозок.

СХЕМА ІНСТРУКЦІІ

Про розвідку транспортову

А. Відомости Загальні.

I. Значіння комунікаційноі сітки для евідованого терену з точки погляду військового.

1/ Вплив комунікації на маневрову здатність війська.

2/ " " " стан заосмотрення війська.

2. Бази.

I/ Бази фронтові:

а/ бази заосмотрення.

б/ " апровізаційні

в/ " амуніційні.

г/ " арматні

д/ " техничні

е/ " само ходові

ж/ " льотничі

з/ " опанце рованих потягів

2/ Бази дівізійні /поділ більш-меньш той же що і в фронтових/

3/ Дисльокація баз і сфера ділання.

III. организація заосмотрення баз і фронтів.

1/ Спосіб

2/ Термін

3/ запотребовання і дійсне виконання

IУ. Терени

I/ Загальна характеристика

2/ Вплив терену на стан комунікації і транспорту.

3/ Перешкоди природні і штучні для транспорту.

В. Комунікаційні засоби.

I/ Колії залізничні.

2/ Ріки й канали

3/ Грунтові шляхи

I. Колії залізничні

I/ Колійові лінії

2/Станційні служби,спорудження і станційна помешкання.

3/Рухомий склад.

4/Заосмотрення колій

5/Зв"я зок телеграфічний і телефонічний.

6/Обслуга колійова.

7/Охорон а колії.

I. Лінії колійові.

I/Назва,напрям і довжина лінії колійової.

2/Рід колії:

а/ Широкоторові лінії колійові

б/ Нормальні оторо ві " "

в/ Вузькоторові " "

3/Кількість колій і широчина насипу.

4/Стан лін ій колійових:

а/Кіл ькість колій чінних,нечинних /причина іх нечинности/

б/Я кі й коли укладено рейки й шпали,

в/Ушкодження поправлені й непоправлені

5/ Буд ово колійових ліній.

а/матеріял вжитий на шпали.

б/Кількість і місця для рур і в іадуків,ровів для стоку води /кювети/

в /Мости /розміри,стан,ушкодження,час і рід поправки/

г/ Насип,/височина ,широчина,і кут кривини/

6/ Провозо-здібність лінії і і і пропускна здібність.

7/ Характеристика н айблизчої приколійовоїсмуги /л іси,поля,села,характер грунту/.

II 1. Станці йні служби, с порудження і станційні помешкання.

I/Рід станції:

а/Станції вузлові,

б/Станції з військовими базами.

в/Станції з майсте рнями

г/Станції водні /річні приплави/

2/ Колійові спорудження і забудови станційні /двірець,деповські колії,водотяги,рампи і т.и.

3/Проп ускоздатніс т ь станції/Максімальна кількість потягів на добу/.

4/ Сігналізація :

а/Рід /Сімофори станційні/ лихтарі вилочкі ин ше.

б/Організація.

в/сістема.те

г/стан

III. Рухомий склад.

I/Паротяги

2/ а/Рід: особі, вантажові й маневрові.

б/Загальна кількість по серіях і по призначенню.

в/Стан: В рухові

Гарячий резерв .р

Холодний резерв

Біжучий резерв

Середні й ремонт

Грунтовний ремонт

2/Вагони:

а/Рід: особовий, вантажовий критий плятформи, цістерни, полувагони - рифтки, баласні, а инші специяльні /для птиць, фруктів, льодники, цістерни спіртові/

б/кількість і дісльоокація.

в/Стан /дивись попередній параграф I в./

3/Випуск в добу з ремонту паротягів й вагонів.

4/ Перешкоди в ремонті рухомого складу

5/ Колійові майстерні

а/Рід

б/Обслуга

в/ Заосмотрення техничне/запасові частини, сирівці, машини і т.и./

г/Якою кількістю станків працюють майстерні по ріжному роду ремонту рухомого складу.

д/Задоволення майстерень необхідним приладям та матеріялами.

е/Ставлення робітників до праці.

ж/Нехтування обов"язками і боротьба з ним

6/Склади.

IУ. Заосмотрення колії.

I/Палив о:

а / рід: дерево, вугілля, н афта, кількість, якість, місця заготовлення.

б/ З асфи заготовки палива, вартість, спо сіб оплати.

в /Забезпеченність руху палива.

2/Засоби техничні.

3/Шмара /Рід, кількість, якість / нафта і освітлення потягів, будинків і сігналів.

4/Ба зи і склади місцеві /розміщення, що в н их е/

5/Джерела і спосіб заосмотрення колії.

6/Щоденне вимагання і щоденне заосмотрення.

У. З в " я з о к телеграфичний і т елефоничний.

I/Організація служби зв"язку.

2/Сі ть сполучень телеграфичних і телефоничних данноі стан ціі і загальне.

3/Зао смотрення ста нціі телеграфичноі :

а/кількість апаратів,

б/сістма,

в/обслуга,

4/Псуття звязку повстанцями і де саме.

УІ. Обслуга колійова.

I/Організація служб.

2/П ерсонал службовий:

а/Численність /кількість бригад кондукторських й паровозних, штат телеграфістів і т.и./.

б/Освіта загальна й фахова адміністраціі, національна принадлежність,

в/Зменьшення штатів і ставлення до цього службовців, зміни в адміністраціі,

г/Платня й вид ача пайків,

3/ Взаємовідносини між комісарами, адміністрацією, і професійними союзами.

4/Ступень освідомлення політичного, громадського, національного колійових працьовників.

5/Настрій іх.

6/Склад, права і роля професійних організацій.

УІІ. Охорона колії.

І/Оргавізація охорони колії.

2/Уділ війська в охороні колії.

3/Фахові колійові війська7

УШ. Р ух потягів.

І/ Добова кількість потягів /особових, вантажових, військових, робочих/.

2/ Склад потягів,

3/ Напрямок і місце призначення військових потягів.

4/ Відправка порожніх складів і мета.

5/ Перебування потягів в дорозі

6/ Пересилка в командіровку паротягів

7/ Скупчення по вузлах порожніх і завантажених потягів і причини цього.

8/ На яких дільницях припинено рух і з яких причин; перешкоди руху.

9/ Перевозка збіжжа і худоби.

ІХ. Руйнування колії.

І/ Зруйновані мости, водотяги, колії, зв"язки по залізницях і державних дротах і ким.

2/ Засоби вживаемі для ремонтування зруйнованих споруджень /ремонтні валки, залізничники, мобіл. селяне/

3/ Заміна старих шпал цілковита й періодична.

4/ Чи не розбираються колії куди перевозяться і з яких причин.

5/ Чи не вивозиться станків з майстерень, рухомого складу, куди і з яких причин.

2. Ріки і канали.

І/ Назва.

2/ Бази і важніші пункти на Побережжу

3/ Стан річки.

а/навігація,

б/сплав,

в/вплив пори року на навігацію і сплав,

г/ перешкоди природні і штучні для навігації,

4/ Засоби транспортові.

а/Рід: пароплави парові й навігаційні; плоти, берліни, кількість і якість їх, ремонт.

5/Перевозна здатність ріки для транспорту взагалі і прифронтового з окрема; що перевозиться.

3. Дороги грунтові.

І/ Рід дороги:

а/биті шляхи, шоси, бруки

б/звичайні

2/ Довжина, напрям, будова дороги.

3/ Стан доріг.

4/ Засоби транспортові.

а/ самоходи /система, заосмотрення в паливо і шмару/

б/фірманки та инші перевозові засоби

в/стан загальний.

5/ Степень використання доріг для прифронтового транспорту.

а/дійсний,

б/можливо максімальний

6/ Здатність дороги для військових транспортів ріжних родів зброї.

С. Транспорт військовий.

І. Загальні відомости:

І/ Нумер і назва транспортової військової одиниці.

2/ Напрями транспорту і кількість часу їзди.

3/ Склад транспорту:

а/колійового /кількість ваги з людьми і кіньми тов./

б/пішого.

ІІ. Рід транспорту:

І/Перекидання війська:

а/організація

б/протяг часу

2/Евакуація.

а/в прифронтовій смузі ранених, полонених, зужитого військового матеріялу/

б/евакуація перед офензивою ворога/її організація і характер/.

3/ Транспорт заосмотрюючий.

ІНСТРУКЦІЯ ЕВІДЕНЦІЇ ТРАНСПОРТОВОЇ.

1/ Евіденція транспортова має завданням доставити даннї,що до транспортів,що проходять через пункт евіденції.

2/ Виконувати це завдання належить провадженням журналу транспортів.

3/ Журнал транспортів мусить мати такі рубрики:

Дата	Звідки прибуває	Куди йде	Кількість вагонів особ.вантаж.плятф.	Приблизна кількість людей	Назва і число військов. один.	ПРИМІТКА.

4/ Кількість людей вираховуеться приблизно,множучи пересічну кількість у вагоні на число вагонів.

5/ Рубрика ПРИМІТКА містить даннї про перевозимі вантажі,гармати,зброю і амуніцію, їх число,стан і т.п.,про настрїй перевозимих військ,їх виекіпування,озброення й способи засмотрення.

6/Транспортовий журнал належить присилати в додатках до військового рапорту.-

ІНСТРУКЦІЯ КОЛІЙОВА.

1/ Колїйова розвідка мае завданням унаглядити стан лінії рухомого складу і майстерень.

2/ Лінії: належить дослїдити стан стації,колїй,стрілок,водотягів,мостів і т.п..

3/ Рухомий склад: належить подати кількість вагонів здорових і зужитих вантажових і особових кількість паротягів, їх числа і лїтери серій.

4/ Мастернї: належить дослідити як іде праця скільки вагонів і паротягів ремонтуеться щомїсяца,які умови ремонту,смара.

5/ Паливо: належить подати запаси готового палива і інтенсивність праці допомогових організацій /напр.железкома/.-

І Н С Т Р У К Ц І Я

ПРО ТРАНСПОРТОВУ РОЗВІДКУ.

І.Загальні відомости.

§ І. Значіння комунікації для цілей війни.

Одним з найважніших допомічних чинників в провадженні війни є комунікація,від доброго чи лихого стану її не раз залежить результат важних ділань.Безупинне перетранспортовування війська, добре технічне і апровізаційне їх засмотрення вимагає широко розгалуженої комунікаційної сітки і повного,строгого використання всіх засобів,які лише надаються в цьому розумінні для використання.

Особливого значіння набірає комунікаційна сіть в прифронтовій смузі,де більш інтенсивно приходиться перекидати війська і звідки ввесь час мусять усуватися всілякі чинники,що утруднюють рух військових одиниць,як то:полонені,ранені,зужитий бойовий матеріял,бойова здобич та инше;що безпосередньо впливає на пониження здатности війська до маневру,де й засмотрення вимагає максимальної пунктуальности.Доставу своєчасну і кількість вистарчаючу для війська може запевнити тільки добрий стан транспорту а себ-то й комунікації.Відомости ж про стан комунікації на ворожому терені дають нам змогу визначити дещо стан засмотрення ворожого війська і вигляди на майбутнє під тим поглядом.

§ 2. Засмотрення фронту відбувається звичайно за допомогою так званих головних баз фронтових, себ-то складниць всякого роду припасу,віддалених 60 до 100 км. від лінії фронту. Фронтові бази засмотрюють звичайно дівізійні бази,груп військ,можливо відтинків фронту,а ці,знаходячись на багато близче до бойової лінії,підтримують ціж відділи засмотрення поодиноких полків,що перебувають /хоч і не завжди/при штабах полків.При евіденції тих складниць,опріч їх докладної дислокації,важливим є досліждення способу їх комунікаційного контакту між собою,з глибокими тилами,цілим краєм,бо здобуття і

восередження в базах потрібної кількости запасів у визначений час є річчу незмірно трудною ї стан комунікації відограє тут першорядну ролю.

Важливі також стислі інформації про час, в який головнє бази заосмотрюють другорядні, особливо з огляду на диверсійну акцію на ворожих тилах, бо маючи дислькацію баз ї спосіб їх спорудження а також маршрутові терміни для заосмотрюючих транспортів, можливо у відповідний час зорганізувати знищення таких транспортів, унеможлививши таким способом постачання на фронт харчів або амуніції, брак якої видимо впливає на бездатність війська, ї наслідки бою. З цеї точки погляду потрібно знати, в якій мірі поодинокі віддїли можуть запобігти бракові здобуттям потрібної кількости припасу від місцевої людности шляхом закупки, реквізиції або грабунку ї як такі зарядження впливають на людність.

§ 3. Головні бази поділяються на інтендантські /апровізаційні, еквіпункові/, амуніційні /зброї, кулеметів, риштунків ї т.д./, арматні, тхничні, льотничні, самоходові, санітарні ї опанцерованих потягів.

Бази дівізійні більш-меньш діляться так само /нема льотичних, самоходових ї баз для опанцерованих потягів/ ї містять в собі /принаймні мусять містити/ припасу на 7 до 10 день.

§ 4. Сфера ділання головних баз, як одиниць адміністраційних військових, більш-меньш сталих на визначенім кордоні, охоплює звичайно кілька губерній. Це значить, що зі всїх продуктів даного терену має користати передовсім та база, в межах компетенції якої даний терен знаходиться, маючи при тому до розпорядимости всї комунікаційнє засоби. Дівізійні бази, як надто рухливі, такої сфери не мають. При евіденції транспортів бажаніє відомости о границях окремих сфер, бо вони дають змогу виястини, чи комунікаційні засоби даноє сфери вистарчають запотребованням бази, чи ні, в якій мірі.

2. Терен.

§ I. Значіння терену.

Безпосередній вплив на організацію і стан комунікації має значіння, як для головної бойової акції, так рівно і для співділання тилів з фронтом і допомоги краєві. З причини неможливости стисло обсадити такий довжезний фронт, поодинокі командування змушені до частого перекидання військових відділів з одного відтинку фронту на другий, часто на віддаленість до 1000 км... Далекі перемарші війська є тепер зовсім не практикується з огляду на їх невигідність, за до того таке транспортування відділів вимагало б дуже довгого часу. З тої причини брак колійових ліній на відтинку, або їх дезорганізація, дуже утрудняє рухи військ, а тим самим загальну бойову акцію. Навпаки, добре розгалужена і регулярно функціонуюча колійова сіть дає можність протягом дуже короткого часу перекидати велику кількість війська з позиції на позицію і разом з тим хутко виконувати всілякі тактичні зарядження.

Німці могли провадити енергійну військову акцію одночасно на двох протилежних границях своєї держави, відділених на тисячі кільометрів, лише завдячуючи надзвичайній інтенсивности і справности своєї колійової сітки, добрий стан якої давав їм змогу перекидати цілі корпуси війська в кілька днів з під Вердена на Волинь, або з Північної Франції на Литву.

§ 2. Роблючи вислід з вищесказаного належить підкреслити значіння посідання як найліпших відомостів про колійову справу супротивника, які можуть улекшити військовій владі орієнтування себе в загальній ситуації, вирахування сил противника, його транспортоздатність, а разом з тим і здатність війська до маневрів.

Докладні відомости про стан, організацію, склад і т.д. супротивника потрібні також для переведення диверсійної акції на тилах його.

§ 3. Докладне зазнайомлення зі станом колійової справи на ворожому терені і стеження за всіма змінами, поліпшеннями та ріжними зарядженнями супротивника в цій царині можна здобути

лише шляхом стислої безперервної евіденції всіх посередньо, або безпосередньої з запитанням колії звязаних фактів.

§ 4. Предметом колійової розвідки є все, в царині колії, починаючи від головного колійового уряду і кінчаючи на найменьших дрібницях транспорту, а саме:

Організація і склад колійового керовництва,

колійові лінії станції і рухомий склад,

заосмотрення колії, звязок, обслуга, охорона.

§ 5. Організація комунікаційного колійового уряду.

В мирний час керовництво комунікацією концентрується переважно в спеціяльній державній інструкції „Міністерства Шляхів".

Під військовий же час з огляду на конечність стислого співділання, коли з розпочаттям військових акцій уряд колії переходить часто в розпорядження військових влад, служачи передовсім для військових цілів.

З огляду на це при розвідці про колійовий уряд належить дослідити взаємостосунки між цими двома інституціями і степень узалежнення одної від другої, як що таке узалежнення існує. Це між иншим можна спостерігати з підписів організаційних наказів /чи підписує влада військова чи колійова/ зі стосунків колійових працьовників до служби у війську, в розмежуванню компетенції комендакта станції колії і т.д..

§ 6. Лінії колійові.

Евіденція колійової лінії полягає в здобуттю інформацій про назву напряму, довжину ліній, широчину і кількість торів. Широчина колії потрібна з того погляду, що можна в ріжних краях унеможливлювати вживання одного роду рухомого складу на всіх теренах: наприклад: паротяги, що курсують на польських лініях, що мають нормальну ширину колії, не можуть бути застосовані на широкоторових російських лініях без попереднього перебудування. В Німеччині тори нормальні, з тої причини, німці під час польської окупації, щоб мати змогу вживати на польськім терені свій рухомий склад, перебудували цілий ряд колійових ліній на нормальну ширину, опріч кількости торів, на насипові, належить також занотувати, ширину

насипу, бо можливо що насип приготовано на два чи й більше торів, а чинниме лишень один, другого або не прийшлось прокласти або бракло матеріялу. При нотуванні торів нечинних належить звернути увагу на причину унерухомлення даного тору, /брак опалу, рух. складу, ушкодження тору, страйк і т.ин/. Треба дослідити, як і коли укладено було рейки, перекрій і грубість шпали, особливо ходить о рід матеріялу в шпалах. Найліпшими е залізні, уживані на станціях. /В Німеччині майже всі вони залізні/. Такі шпали витримують вагу всякого рухомого складу. Дерев"яні ж - особливо соснові, е непрактичні, бо не всі паротяги можуть по них ходити. З тої причини, наприклад Литва не може користати з паротягів, надісланих їй з Франції, бо Французські паротяги е затяжкі на її тори з сосновими шпалами. Докладну розвідку будови колійової лінії належить провадити, в огляду на можливу диверсійну акцію на колії.

Дослідити належить кількість і докладно визначити місця мостів, водних ставків, віодуків, виломів, висок[і]сть, широкість, і кількість кривих, рід грунту, насипу, всякого роду ушкодження, поправлені і непоправлені. Звернути увагу на кількість, рід і віддалість від колійової лінії будівельних матеріялів, як-то: балок, рейок, стовпців, каменя. Ті матеріяли залишаються на випадок ушкоджень, щоб полегшити хутку направу ліній, не чикаючи на довіз матеріялу зі станції. Дуже важливо дослідити провозоздатність лінії та її пропускну здібність.

Стислі данні, що до складу і кількости перетранспортування потягів в вантажу занотовано в денникові /журналі/ руху, що на кожній станції лежить в бюрі завідуючого або дижурного агента відділу служби руху. Найліпше видостати перебитки тих деників. При докладній розвідці лінії звернути увагу на характер приколійової місцевости. /пф.п.2 § 2/.

§ 7. Колійові станції.

При розвідці колійової станції належить здобути загальний плян станції, можливо найголовніших її пунктів, особливо головного тору і місця зворотів. Звернути увагу на кількість і довжину запасових торів, на тори, що несполучені поміж собою

з-за браку стрілок. Дослідити рід станції, чи є деповські колії /рід. нор. сх. їн. № 2/, майстерні, колонки і як що на тих станціях зосереджується найбільша кількість паротягів. Ці колонки мають величезне значіння для транспорту, бо без води як і без палива паротяги не можуть рушати. Знаючи ж положення водотягової лінії, легко нищити водотягові інсталяції /устрої/. Дослідити спорудження станції і її пропускну здібність /пф. 4 § 6/ і рід, сістему, стан і організацію колійової сігналізації.

§ 8. Рухомий склад.

Паротяги поділюються засадничо на три категорії: особові, вантажові, і маневрові. Особові паротяги мають три пари /старої сістеми, дві або рідко три пари/ великих колїс везучих і ні жадної, одну або дві пари малих колїс - ведучих /бігунків/.

Маневрові паротяги то переважно старі вантажові паротяги.

Кожний тип паротягів має свою серію, що складається з кількох літер. Кожний паротяг опріч серії має ще й свій власний номер. Розвідуючи про паротяги треба звертати увагу на серію і номер паротягу, але не тендера, який часто буває причепленим і до инших паротягів. Означаються паротяги згідно формулі N:M:L, де N і L показують кількість ведучих осів, а M везучих. N.P. Нормальний російський вантажовий паротяг серії „О" означається 0 : 4 : 0, що значить, що нема цілком ведучих вісів, а чотирі везучих.

Нормальний російський вантажовий паротяг підсилений серії "Щ" означається І : 4 : 0, що значить, що паротяг має спереду одну ведучу вісь і чотирі везучих. При переведенню евіденції паротягів зазначається псуття їх знаними легкими способами, досліджується стан паротягів, кількість і % їх в ремонті біжучому, середньому чи грунтовному. Вагони поділяються на особові і вантажові. Вантажові вагони бувають звичайні подвійні на 4 осях і звичайні, плятформи, плятформи американські, баласні, уживані до опанцерованих потягів, цистерни для переведення плинів /бензини, нафти, ропи, спирту/. Для спеціяльних техничних цілів *бувають ще вантажові вагони майстерні з повним обордуванням.* суті вагони належать до розпоря-

димости техничних військ.

Опріч рухомого складу належить дослідити зміст і стан складів і техничних майстерень, дослідити кількість і якість їх техничного виекіпування продуктивність і інтенсивність праці.

§ 9. Заосмотрення колії.

Щоби мати докладні відомости про загальний стан колії і здатність її до регулярного функціонування належить дослідити її загальний стан заосмотрення особливо ж палива і смари, бо без тих двох головних для рухомого складу річей колійових рух е неможливий.

Кількість і якість палива і смари передовсім впливае на степень інтенсивности руху, бо неопалений паротяг при найліпшім техничнім виекіпуванні не зрушить з місця як і не висмарований відповідно також не далеко заїде, бо розогріті його части, як осі, коліс, гамулець та инше скоро перегорять і паротяг стане до нічого. Опріч палива і шмари належить дослідити кількість техничних засобів, будівельного матеріялу, сиревців, запасових частин а також місцеві бази і склади і що в них е. Також дуже важливо мати інформації про конечне щоденне запотребування палива на данній лінії і фактичне щоденне заосмотрення її. Стосування щоденного запотребування до фактичного заосмотрення відразу покаже стан одного з найважливіщих чинників руху колійового заосмотрення а потім і стан колійового руху і його перспективи на майбутне. Нарешті належить дослідити й спосіб заосмотрення армії. Чи дану лінію заосмотрюеться з запасових складів, чи з місцевих, як далеко склади з паливом від станції, і їх завартість. З браку запасів на місцях в багатьох місцевостях паротяги опалюються деревом постачаемим просто з лісу за поміччю спеціяльних допоможних колійок. В разі такі існують треба знати їх розклад, запаси зрубаного в лісі дерева в районі тих колійок

і спосіб їх охорони, чи взагалі їх пильнується чи ні. Всі ті відомости легко можна дістати, маючи стосунки зі службовцями, навіть як хто тих стосунків не має, може багато довідатися з поточної розмови з службовцями, умілo провадячи розмови. В розмові з кондукторами й иншою колійовою обслугою можна або хвалити регулярність і швидкість руху, порядок на коліях і т.д. або нарікати на якраз противний стан колії, дивуючись і несподівано запитуючи, про причини, для чого так є, а не инакше...для чого до цеї пори були инакше і мігло бути инакше і т.д.. З машиністами найлегше балакати про паротяги, їх стан, розмір і т.д..

Зрештою кожна розвідка під час виконання має свої спеціяльні умовини, що полекшують або перешкоджають виконанню завдання, які ні передбачити а ні подати як певні не можна, і використання яких залежить безпосередньо від здібности виконуючого.

§ 10. Зв"язок телеграфічний і телефонічний.

Зв"язок тел., як найскорший спосіб комунікування з місцями навіть найбільш віддаленими має величезне значіння і застосування при всякого рода працях.

Телеграф є конечним для керування загальним рухом колії, для скорого інформування про видані зарядження, накази, інструкції, виникші непередбачені випадки.

Під час війни особливо в прифронтовій смузі, значіння телеграфу виростае з погляду на конечність стислого контакту між всіма військовими відділами. Евіденція служби зв"язку обнімае організацію теї служби, стаційне тел. майно як то: кількість апаратів, сист. належить дослідити сіть всіх тел. сполучень, обсадження службовим персоналом і його фахову освіту. Всі ті відомости дадуть нам виказ стану тел. зв"язку і степень інтенсивности і працездатности.

§ II. Обслуга колійова.

Колійові службовці на неприятельських коліях уявляють групу людей, найбільше усвідомлену що до колійового стану. Вони можуть подати найдокладнійші інформації про все, що стосується до колії як рівно значно допомогти /або перешкодити/ диверсійній акції на тій лінії. Вчасно зіпсувати паротяг або в"їхати з паротягом так, щоб закоркувати цілу лінію, не є річчю легкою і до того треба зо всім бути докладно обзнайомленим, яким може бути лише колійовий службовець. Ніхто так добре не потрапить виколіїти потяг, або спричинитися до цілковитого замішання руху, як самі колійовці. Природньо першенство в тім напрямку може мати колійовий уряд, особливо відділ руху, від наказів і розпоряджень якого залежить організація руху. Під час евакуації України большовиками в 1919 році було кільканадцять випадків закоркування вузлових стацій завдяки злій волі керовників. Закоркування Полтави під час евакуації Харькова, або Бахмача, під час евакуації Києва мусило бути ділом не одного фаховця - колійовця. Тому то докладне зазнайомлення з колійовим персоналом і проникнення в осередки їх життя має першорядне значіння. Належить дізнатися про їх численність, освіту загальну і фахову, степень інтелігентности, усвідомлення політичного, суспільного і національного, дізнатись про їх організацію, професюзи, економичні, партійні і ин., їх потреби, жадання, особисті стремління. Важливим чинником є за або протидержавний настрій колійовців і їх стосунок до уряду, а також національний склад, який можна відповідно визискати на патріотичному тлі. Посідаючи шляхом розвідки вищезазначеними відомостями можна в мірі потреби відповідно реагувати на поодинокі прояви колійового життя і в певній мірі через те впливати на цілий стан колії супротивника.

§ 12. Охорона колії.

Охорона колії відбувається через колійову обслугу, вій-

ськові відділи місцевої формації і спеціяльні колійові частини. Під час розвідки про колійову охорону належить звертати увагу на організацію її і уділ війська. Досліджуючи колійові війська належить довідатися про їх назву, нумер, тактичне призначення, дізнатися про дислокацію, чисельний і національний склад, стан заосмотрення, бойовий стаж і боездатність, настій, стосунок до місцевої людности і навізворот.

5. Ріки і канали.

§ І. Ріки становлять одну з найважливійших перешкод для сухопутного транспорту, одночасно вони е першим після колій, комунікаційним засобом за допомогою якого можна однаково добре транспортувати і заосматрювати війська оскільки рід і положення ріки е в цьому розумінні зручним.

§ 2. По-за загальним досліджениям ріки, тоб-то її природних властивостів, як напрям, корито, течія, дно і т.п., під поглядом транспортовим належить дослідити бази і важливіші пункти на Побережжу, зручні для затримання війська. Дороги рівнобіжні з рікою, придатні для піших перемаршів, загальний карактеер місцевости, по якій протікае ріка. Належить дослідити стан ріки, її транспортову здатність, довжину сплаву, час навігації по ній, вплив пори року на сплав. Дізнатися треба про природні перешкоди для сплаву, як наприклад, стрімкі або скелясті береги, мілизни, острови, - і штучні, - в роді машнів, *рóтóго* низько-висячих мостів і т.п.. Позатим належить дослідити, якими транспортовими засобами розпоряджуе дана ріка, чи володіе вистарчаючою кількістью таборів /пароплавів, човнів, берлин/ у стосунку до запотребовання за-для планового транспорту. Рід, склад і стан цього рукомого складу чи стан його витримае протягом сьогорічної навігації, чи достатньо підготовлений до розпочаття навігації, т.е. чи достатньо заосмотрений в паливо, якої емкости пароплави можуть курсувати по даній річці.

§ 3. Канали.

Під час розвідки каналів належить звернути увагу на їх

комунікацію, природу їх грунту, чи як можна їх осушити або відвернути. Як можна знищити їх шлюзи, перешкодити сплавові, належить докладно зазнайомитися з будовою каналу, обслугою, способами і часом переправи через канал. Яке значіння має канал для даної ріки. Який вплив і значіння на транспорт і комунікацію мало би знищення каналу. Чи під сторожею.

§ 4. Всі ці відомости дадуть змогу більше ознайомитися з рікою, її значінням для цілів війни, улегшать зорієнтовання, оскільки здобуття її зглядно її устя і місця сплаву від ворога, зашкодить йому і які можна буде осягнути користи з посідання даною рікою. Особливі важливі є данні про ріки, що в прифронтовій смузі, бо опріч транспортового значіння, ріки мають ще значіння, як природньої оборонної лінії.

6. Грунтові дороги.

§ 1. Дороги поділяються засадничо на звичайні, биті, і бруковані.

§ 2. Звичайні дороги найневигодніші, бо підлягають впливові погоди і пори року, з огляду на що без попереднього дослідження не можна напевно окреслити їх стану. Ці дороги проведені в інтересах околичних мешканців є звичайно вузькі і не мають певно вираженого напрямку.

§ 3. Бруковані дороги і биті добрі, остільки - оскільки добре збудовані. Мають вони звичайно рів для стоку води, мають визначену ширину і напрям. Стан дороги залежить передовсім від будови, як що дорогу збудовано добре; грунт, на якому вона лежить не грає такої ролі як для доріг звичайних.

§ 4. Дороги друкованс складаються головно з двох частей: пісчаної основи, і бруку, будованого з каміння, укладеного можливо надгустіше. Такі дороги вимагають повсякчасного догляду над їх станом, і старанної направи в разі ушкодження, инакше псуються жутко і не витримують перемаршу більших транспортів війська.

§ 5. Биті дороги далеко міцніші від брукованих і витриваліші що до зміни погоди. Їх будується в такий спосіб; На під-

кладі з піску укладається малі рівні кам"янці і все засипається шаром товченного каміння і добре укочується за допомогою залізного валка. такі дороги дуже добре надаються до перемаршів віддділів всіх родів зброї. Найкращими є биті дороги, так звані американські, що відріжняються тим, що не мають ровів на воду, натомість поверхня дороги усипана луковато й спадисті її боки не можуть затримувати на собі води, що стікаючи сама собі робить природні рови.

§ 6. Розвідка доріг полягає на дослідженню роду дороги її довжини, будови, напряму. Належить дослідити її стан, назву, і віддлеглисть місцевости, через яку вона переходить. При дослідженні належить спецїяльно зазначити, чи дорога надається до більших перемаршів, для тяжкої армати, чи має якусь природну заслону /ліс, гори/, чи можна її оминути. Опріч ього предметом розвідки доріг є рівно ж почтові забудовання, гаражі й транспортові засади, як фурманки, самоходи, коні, місця зручні для почлігу і т.д..

7. Мости.

§ I. Мости бувають сталі і рухомі, будовані з дерева, каменя і заліза, криті і некриті. Мости рухомі мають рухому підставу, наприклад, понтонові мости, яких лежні є оперті на великі човни. Такі мости будується звичайно для цілів війни, на випадок потреби негайного перекинення війська на другий бік річки і на ріках в дуже сильною течією, де з причини весняної повіди жадний сталий міст не витримався б. Криті мости мають сталий поміст, по якому можна перейти або переїхати, некриті ж, спецїяльно колійові, сталого помосту не мають, а лище основу, на якім укладено рейки. Такі мости не надаються до пішних перемаршів. Однак де-які мости некриті, мають біля себе заготовлений матеріял на поміст, яким можна в разі потреби покрити міст і в той спосіб уможливити перехід по ньому.

§ 2. Під час розвідки мосту належить звернути обачну увагу на рід матеріялу, з якого він збудований і разом спосіб будови мосту. Далі подати виміри мосту /довжина і ширина/ і

виміри поодиноких частей ,особливо лежнів,основи,бетонових баків /при псуванню моста ті данні необхідні для обличення величини вибухових заряду/,височінь води під мостом,рід берегів і прилеглий терен,дослідити як пильно мост стережеться.Чи є близько матеріял до направи,чи є наготовлений при колійових мостах поміст.

8. Транспорт військовий.

§ I. На особливу увагу під час війни безумовно заслуговує військовий транспорт.

§ 2. Предметом тої розводки передовсім є загальні відомости про транспортуєму військову одиницю, як нумер і назва,рід зброї,перевозимого відділу,напрям транспорту /звідки і куди/, час приїзду і склад транспорту.Як що транспорт відбувається колями,то кількість вагонів з людьми,з кіньми,з екві пуванням, як що пішо,то чисельний стан,стан виекіпування.Особливу треба звернути увагу на цей остатній,бо часто з браку добрих даних,зі стану екіпування рук.складу треба робити вислід про віддалеість перемаршу.

§ 3. Далі належить дослідити рід транспорту.Військові транспорти з огляду на характер окремих транспортів можна поділити на три головні групи: І/Перекидання війська чи зміна дислькації відділів; 2/евакуація і 3/транспорти заосмотрюючі.Визначення роду транспорту є дуже важливим,бо воно допомагає зорієнтуватися в замірах ворога і його стратегічної ситуації.Так,наприклад,евакуаційні підготовлення означають звичайно непевний боєвий стан на евакуованім відтинку або передбачення зі сторони ворога офензиви; гвалтовні перегрупування війська і перекидання його водно місце свідчать про бажання противника підсилити данний відтинок чи то в цілях певного опору,чи в замірах офензивних.

§ 4. При сконстатуванню перекидання військ належить довідатися,чи наступило воно в наслідок наказу вищої влади / а саме в мисль наготовленого завчасу операційного пляну/чи зістало викликане непередбаченими обставинами бою.Належить дослідити протяг часу,в який це перегрупування військ повинно бути доконаним. В евакуаційних транспортах належить дослідити,що саме є предметом

евакуації, характер і організацію її. Чи то є евакуація плянова, передбачена і приготовлена попередиво, чи несподівана, а через те поспішна і без ладу. Врешті в заосмотрюючих транспортах важливими є інформації про перевозимий предмет- /провіат, амуніція/ і місця вантаження і вивантаження тих транспортів.

§ 5. Найліпшим способом переведення такої розвідки є докладна стала обсервація транспортів на колійових стаціях, або здобування дневних виказів на збірних пунктах /В Росії на цих пунктах, що містяться на стації, мильдуються всі без винятку перекидувані війська/. Добувши дані мельдункового журналу, тим самим мається найліпші відомости про всілякі військові транспорти, що перейшли через дану стацію/.

Акція диверсійна на тилах ворога.
---

§ І. На підставі добутого шляхом розвідки матеріялу про поодинокі транспортовані об"єкти, можна в мірі потреби опрацювати плянову акцію поважного шкодження ворогові псуванням необхідних йому комунікаційних інсталяцій. При добрій охоті й вмілому використанню умов можна однако багато напсувати, навіть без попереднього обмисленого пляну, лише під час першої розвідки треба не пропустити сприяючих обставин і користати з кожної, що надається на те, окаації. Часто трапляеться, так, що під час розвідки лише і більше можна нашкодити без підготовлення і потрібних інструментів а ніж потім, маючи про все докладні відомости, матеріяли і опрацювання. Для того кожен розвідчик повинен мати поняття про те, що коли і як псувати, щоб принести ворогові як найбільше шкоди.

§ 2. Псування колійових ліній.

Щоб грунтовно псувати лінії під час повіді найкористніше висаджувати в повітря великі рури, або ветони /діяметром до І метра/, особливо на весні, коли малі стрики мають багато води і можуть значно прорвать насип, а таку шкоду як віпсуття насипу не так легко поправити. Добрим способом розвінчувати рейки. Чинити то належить на кривих, особливо де тра-

питься великий спад, крутий поворот або високий насип, бо тоді виколієний потяг легше зійде з насипу. Найліпше підривати на середині кривої. В тих місцять звичайно стоїть стовпець з табличкою, що показує радіус заокруглення /наприкл. R-200,500-1000 сажнів/. Чим більший кут, тим краще. На кривих укладено рейки, вигнуті, що до відповідного радіуса, тому зіпсуття такої рейки значно утрудняє поправку, бо дібрання рейок того ж самого вигнуття є досить трудно і вимагає довшого часу, часом ще треба доставити її зі значної віддеглости. Добре зіпсувати колію відразу в кількох місцях так, щоб не можна було всіх ушкоджень направити одночасно, лише ступнево одно за одним. Не треба псувати в місцях, де близько складено запаси будівельного матеріялу, як рейок, балок бетону, бо не буде то великою шкодою для противника, який в коротнім часі те поправить, маючи матеріял під рукою. Робити те можна лише тоді, як є час і можна спалити все. Коли є час можна скласти дерев'яні спилені телефонні стовпи, рейки на них, і все те спалити. Таке зіпсуття є дуже важливим. Однако все це маловажливе до виконання з погляду на потребу на те кількість часу.

§ 3. Псування кольової станції.

Зіпсувати станцію на значить ще знищити її всю разом з забудованнями, що вимагає багато часу і людей. Доволі попсувати ті части, знищення яких унеможливить транспортування потягів через дану станцію а саме: колію, водотяги, телеграф. Знищення тих трьох стаційних інсталяцій унерухомить її на довгий час. Для цілковитого знищенн колії на станції вистарчить висадити кілька головних стрілок, які лучать стаційні колії з коліями лінії і поворотний круг паротягового парку. Таким способом унерухомлюється цілу стаційну колію, замикається рухомий склад, що стоїть на колії і всі паротяги, що стоять в парку. При висадженню стрілок належить звернути увагу, які з них лучать найбільші колії з огляду на що зіпсуття їх принесе найбільше шкоди на стації. Опрічь колії належить псувати водотягові інсталяції, бо помимо шкоди для стації та без води не буде могла урухомити паротяги. Добре зіпсувати водотяг вибуховою силою во-

ди саме найкраще допоможе нищенню стації. Найлегше псувати водотяги закладаючи набоі коло шлюзів і вантузів і инших часте тей, бо шлюзи і вантузи звичайно лежать в студеньках до яких найлекше дестатись. В Росії тепер брак тих частей, що утрудняе їх поправлення.

§ 4. Псування лінії і приладдів лінії телеграф і телефон.

При знищенні колійових ліній необхідним е нищення телеграфного сполучення. Стація з зіпсованим телеграфом не може порозумітися з сусідніми станціями а ні попередити їх про виникші випадки, на що також треба звернути увагу при виборі часу для вчинення замаху, щоб висадити колію до прибуття потягу. Найлекший спосіб порвання телеграфної лінії е обтинать ножичками дріт і кільце заховать в лісі, бо зоставлення дроту на місці шкоди полекшуе ворогові відшукання його і скоре поправлення. Радикальний засіб псуття е спилювання телеграфних стовпів, тим більш що в Росії, де запасових стовпів немае ніяк.

І Н С Т Р У К Ц І Я

ПРО ТРАНСПОРТОВУ РОЗВІДКУ

І. Загальні відомости.

§ І. Значіння комунікації для цілей війни.

Одним з найважніших допомічних чинників в провадженні війни є комунікація; від доброго чи лихого стану її не раз залежить результат важних ділань. Безупинне перетранспортовування війська, добре техничне і апровізаційне їх заосмотрення вимагає широко-розгалуженої комунікаційної сітки і повного строгого використання всіх засобів, які лише надаються в цьому розумінні для використання.

Особливого значіння набірає комунікаційна сіть в прифронтовій смузі, де більш інтенсивно приходиться перекидати війська і звідки весь час мусять осуватися всілякі чинники, що утруднюють рух військових одиниць як то: полонені, ранені, з"ужитий боєвий матеріял, боєва здобич та инше, що безпосередньо вливає на пониження здатности війська до маневру, де й заосмотрення вимагає максимальної пунктуальности. Доставу своєчасну і кількість вистарчаючу для війська може запевнити тільки добрий стан транспорту а себ-то й комунікації. Відомости ж про станкомунікації на ворожому терені дають нам змогу визначити де-що про стан заосмотрення ворожого війська і вигляди на майбутне під тим поглядом.

§ 2. Заосмотрення фронту відбувається звичайно за допомогою так званих головних баз фронтових, себ-то складниць всякого рода припасу, віддалених 60 до 100 км. від лінії фронту. Фронтові бази заосмотрюють звичайно дівізійні бази /груп військ, можливо відтінків фронту, а ці, знаходячись на багато ближче до боєвої лінії, відтримують ці ж відділи заосмотрення поодиноких полків, що перебувають, /хоч і не завжди/ при штабах полків. При евіденції тих складниць, опріч їх докладної дисльоакації, важливие є дослідження способу їх комунікаційного контакту між собою, з глибокими тилами/ цілим краєм, бо здобуття з"осередження в базах потрібної кількости запасів у визначений час є річчю незмірно трудною і стан комунікації відограє тут перворядну ролю.

Важливі також стислі інформації про час, в який головні бази заосмотрюють другорядні, особливо з огляду на диверсійну акцію на ворожих тилах, бо маючи дисльоакацію баз і спосіб їх спорудження а також маршрутові терміни для заосмотрюючих транспортів, можливо у відповідний час з"організувати знищення таких транспортів, унеможлививши таким способом постачання на фронт харчів, або амуніції, брак якої видимо вливає на бездатність війська, і наслідки бою. З цієї точки погляду потрібно знати в якій мірі поодинокі відділи можуть запобігти зракові, здобуттям потрібної кількости припасу від місцевої людности шляхом закупки, реквізіції або грабунку і як такі зарядження вливають на людність.

§ 3. Головні бази поділяються на інтендантські /апровізаційні, екві-пункові/, амуніційні /зброї, кулеметів, риштунків і т.д./ арматні, техничні, льотичні, самоходові, санітарні й опанцерованих потягів.

Бази дівізійні більш менш ділаться так само /нема льотичних, самоходових і баз для опанцерованих потягів/ і містять в собі /принаймні мусять містити/ припасу на 7 до 10 день.

§ 4. Сфера ділання головних баз, як одиниць адміністраційних військових, більш менш сталих на визначенім кордоні, охоплює звичайно кілька губерній. Це значить, що зі всіх продуктів даного терену має користати передовсім та база, в межах компетенції якої даний терен знаходиться, маючи при тому до розпорядимости всі комунікаційні засоби. При евіденції транспортів бажані відомости о границях окремих сфер, бо вони дають змогу вияснити, чи комунікаційні засоби даної сфери вистарчають запотребованням бази, чи ні, в якій мірі.

2. Терен.

§ I. Значіння терену.

Безпосередній вплив на організацію й стан комунікації має значіння як для головної бойової акції, так рівно і для співділання тилів з фронтом і допомоги краєві. За причини неможливости стисло обсадити такий довжений фронт, поодинокі командування змушені до частого перекидання військових відділів з одного відтінку фронту на другий часто не відлеглість до 1000 км.. Далекі перемарші війська пішки тепер зовсім не практикується з огляду на їх невигідність, а до того таке транпортування відділів вимагало б дуже довгого часу. З тої причини брак колійових ліній на відтінку, або їх дезорганізація, дуже утрудняє рухи військ, а тим самом загальну бойову акцію. Навпаки добре розгалужена і регулярно функціонуюча колійова сіть дає можливість протягом дуже короткого часу, перекидати великі кількість війська з позиції на позицію і разом з тим хутко виконувати всілякі техничні зарядження.

Німці могли провадити енергійну військову акцію одночасно на двох протилежних границях своєї держави, відділених на тисячі кільометрів лише завдячуючи надзвичайній інтенсивности й справности своєї колійової сітки, добрий стан якої давав їм змогу перекидати цілі корпуси війська в кілька день з під Вердена на Волинь, або з Північної Франції на Литву.

§ 2. Роблячи висновки з вищесказаного належить підкреслити, значіння посідання як найліпших відомостів про колійову справу супротивника які можуть улекшити військовій владі орієнтування себе в загальній ситуації, вирахування сил противника, і його транспортоздатність, а разом з тим, і здатність війська до маневрів.

Докладні відомости про стан, організацію, склад і т.д. супротивника потрібно також для переведення диверсійної акції на тилах його.

§ 3. Докладне знайомлення зі станом колійової справи на ворожому терені і стеження за всіма змінами, поліпшенням та ріжними зарядженнями супротивника в цій царині можна здобути лише шляхом стислої безперервної евіденції всіх посередньо або безпосередньої з питанням колії звязаних фактів.

§ 4. Предметом колійової розвідки є все, в царині колії, починаючи від головного колійового уряду і кінчаючи на найменьших дрібницях транспорту а саме:

Організація і склад колійового керовництва,
Колійові лінії станції й рухомий склад,
Заосмотрення колії, зв"язок, обслуга, охорона.

§ 5. Організація комунікаційного колійового Уряду.

В мирний час керовництво комунікацією концентрується переважно в спеціяльній державній інструкції "Міністерства шляхів".

Під військовий же час з огляду на конечність стислого співділання, коли з розпочаттям військової акції Уряд колії переходить часто в розпорядження військових влад, служачи передовсім для військових цілей.

З огляду на це, при розвидці про колійовий Уряд належить досліди-ти взаємостосунки між цими двома інституціями і степень узалежнення однієї від другої, як що таке узалежнення існує. Це між иншим можна спостерігати з підписів організаційних наказів /чи підписує влада військова чи колійова/ зі стосунків колійових працьовників до служби у війську в розмежування компетенцію коменданта станії колії і т.д.

§ 6. Лінії колійові.

Евіденція колійової лінії полягає в здобутті інформацій про назву, напряму, довживу ліній, широчині і кількість торів. Широчина -

колії потрібна з того погляду,що можна в рі́зних краях унеможливлювати вживання одного роду рухомого складу на всіх теренах:наприклад:паро-

тяги,що курсують на польських лініях,що мають нормальну ширину колії, не можуть бути застосовані на ширококоторових російських лініях без попереднього перебудовання.В Німеччині тори нормальні,з тої причини, німці під час польської окупації,щоб мати змогу вживати на польському терені свій рухомий склад,перебудували цілий ряд колійових ліній на нормальну ширину,опріч кількости торів,на насипові,належить також занотувати,ширину насипу,бо можливо що насип приготовано на два чи й більше торів,а чинемо лишень один,другого або не прийшлось прокласти,або бракло матеріялу.При вотуванню торів нечинними належить звернути увагу на причину унерухомлення даного тору /брак опалу, рух.складу,ушкодження тору,страйк і т.ин../. Треба дослідити,як і коли укладжено було рейки,перекрій і грубість шпали,особливо ходить о рід матеріялу в шпалах.Найліпшими є залізні,уживані на станціях. /В Німеччині майже всі вони залізні/.Такі шпали витримують вагу всякого рухомого складу.дерев"яні ж, особливо соснові,є непрактичні,бо не всі паротяги можуть по них ходити.З тої причини,наприкла Литва, не може користати з паротягів,надісланих їй з Франції,бо французькі паротяги є ватяжкі на її тори з сосновими шпалами.Докладну розвідку будови колійової лінії належить провадити,з огляду на можливу диверсійну акцію на колії.

Дослідити належить кількість і докладно визначити місця мостів, водяних стоків,віодуктів,виломів,високість,широкість і кількість кривих,рід грунту,насипу,всякого роду ушкодження,поправлені і не поправлені.Звернути увагу на кількість,рід і відлеглість від колійової лінії будівельних майстерень,як то: балок,рейок,стовпців,каміння,Ті матеріли,залишаються на випадок ушкоджень,щоб полегшити хутку направу лінії,не чикаючи на довіз матеріялу зі станції.Дуже важливо дослідити провозоздатність лінії та її пропускну здібність.

Отислі дані,що до складу и кількости перетранспортування потягів і вантажу занотовано в денникові,/журналі/руху,що на кожній станції лежить в бюрі завідуючого або дижурного агента відділу служби Руху. Найліпше видостати перебитки тих денників.При докладній розвідці лінії звернути увагу на характер приколійової місцевости. /пф.2 № 2/.

§ 7. Колійові станції.

При розвідці колійової станції належить здобути загальний плян станції,можливо найголовніших її пунктів,особливо головного тору місця зворотів.Звернути увагу на кількість і довжину запасових торів на тори,що несполучені поміж собою з-за браку стрілок.Дослідити рід станції,чи є деповські колії /рід,нор.сх.№ 2/,майстерні колонки,і як що на тих станціях з"осереджується найбільша кількість паротягів. Ці колонки мають величезне значіння для транспорту,бо без води,як і без палива паротяги не можуть рушати.Знаючи ж положення водотягової лінії,легко нищити водотягові інстоляції /устрої/.Дослідити спорудження станції і її пропускну здібність. /пф.4 § 6/ і рід,систему,стан і організацію колійової сігналізації.

§ 8. Рухомий склад.

Паротяги поділяються засадничо на три категорії:особові,вантажові й маневрові.Особові паротяги мають три пари /старої сістеми,дві або рідко три пари/ великих коліс везучих і ні жадної,одну або дві пари малих коліс - ведучих /бігунків/.

Маневрові паротяги,то переважно старі,вантажові паротяги,Кожний тіп паротягів має свою серію,що складається з кількох літер.Кожний паротяг опріч серії має ще й свій власний номер.Розвідуючи про паротяги треба звертати увагу на серію і номер паротягу,але не тендера, який часто буває причеплений й до инших паротягів. Означаються паротяги згідно формулів N M L де N і L показують кількість ведучих осів, а M везучих N:P:M нормальний російський вантажовий паротяг серії "О" означається 0:4:0,що значить,що немає цілком ведучих вісів,а чотирі везучих.

Нормальний російський вантажовий паротяг підсилений серії "Щ" означається 1:4:0,що значить,що паротяг має спереду одну ведучу вісь і 4 везучих.При переведенні евіденції паротягів зазначається псуття їх знаними легкими способами,досліджується стан паротягів,кількість і % їх в ремонті біжучому,середньому чи грунтовому.Вагони поділяються на особові, і вантажові. Вантажові вагони бувають зви -

чайні подвійні на чотирьох осях і звичайні, плятформи, плятформи американські, баласві, уживані до спенцерованих потягів, цістерни для переведення плинд /бензини, нафти, ропи, спирту/.

Для спеціяльних техничних цілів бувають же вантажові вагони-майстерні з повним оборудованням, ті вагони належать до роспорядимости техничних військ.

Опріч рухомого складу належить дослідити зміст і стан складів і техничних майстерень, дослідити кількість і якість їх техничного вифіпування, продуктивність і інтенсивність праці.

§ 9. Заосмотрення колії.

Щоби мати докладні відомости про загальний стан колії і здатність її до регулярного функціонування належить дослідити її загальний стан заосмотрення особливо ж палива й смари, бо без тих двох головних для рухомого складу речей колійовий рух є не можливий.

Кількість і якість палива і смари передовсім впливає на степень інтенсивности руху, бо неопалений паротяг при найліпшім техничнім виепікуванні не врушить з місця як і не висмаровані відповідно також недалеко зайде, бо розогріті його части, як осі, колі с, гамулець та инше скоро перегорять і паротяг стане до нічого. Опріч палива й смари належить дослідити кількість техничних засобів, будівельного матеріялу, фиревців, запасових частин а також місцевої бази і склади і що в ніх є. Також дуже важливо мати інформації про конечне щоденне запотребування палива на даній лінії і фактичне щоденне заосмотрення її. Стосунок щоденного запотребування до фактичного заосмотрення від разу покаже стан одного з найважливійших чинників руху колійового заосмотрення а потім і стан колійового руху і його перспективи на майбутнє. Нарешті належить дослідити спосіб заосмотрення армії. Чи дану лінію заосмотрюється з запасових складів, чи з місцевих, як далеко склади з паливом від станції, і їх завартість. З браку запасів на місцях в багатьох місцевостях паротяги опалюються деревом, постачаемим просто з лісу за поміччю спеціяльних допоможних колійок. В разі таку існують, треба знати їх росклад, запаси врубаного в лісі дерева, в районі тих колійок і спосіб їх охорони, чи взагалі їх пильнується чи ні. Всі ті відомости легко можна дістати, маючи стосунки зі службовцями, навіть як хто тих стосунків немае, може багато довідатись з поточної розмови з службовцям уміло проваджачи розмови. В розмові з кондукторами і иншою колійовою обслугою можна або хвалити регулярність і швидкість руху, порядок на коліях і т.д., або на рікати на як-рая противний стан колії, дивуючись і не сподівано запитуючи, про причини, для чого таке є, а не инакше.. для чого до цієї пори було инакше і могло бути инакше і т.д... З машиністами найлекше балакати про паротяги і їх стан, розмір і т.д.. З рештою кожна розвідка під час виконання мае свої спеціяльні умовини, що полекшують, або перешкоджають виконанню завдання, які ні передбачити а ні подати як певні не можна, і використання яких залежить безпосередньо від здібности виконуючого.

§ 10. Зв"язок телеграфичний і телефоничний.

Зв"язок телеграфичний, як найскорший спосіб комунікування з місцями навіть найбільш підлеглими мае величезне значіння й застосовання при всякого рода працях.

Телеграф є конечним для керування загальним рухом колії для скорого інформування про видані зарядження, накази, інструкції, виникші не передбачені випадки.

Під час війни, особливо в прифронтовій смузі, значіння телеграфу вирстае з погляду на конечність стислого контакту між всіма військовими відділами, евіденція служби зв"язку обіймае організацію тієї служби, стаційне телеграфичне майно як то: кількість апаратів, сістеми, належить дослідити сіть всіх телеграфних сполучень, обсадження службовим персоналом і його фахову освіту. Всі ті відомости дадуть нам виказ стану телеграфичного зв"язку і степень інтенсивности і працездатности.

§ 11. Обслуга колійова.

Колійові службовці на неприятельських коліях уявляють групу людей, найбільше усвідомлену, що до колійового стану. Вони можуть подати найдокладнійші інформації про все, що стосується до колії як рівнозначно допомогти /або перешкодити/ диверсійним акції на тій лінії.

Вчасно зіпсувати паротяг, або в"іхати з паротягом так, щоб

загаркувати цілу лінію, не є річчю легкою і до того треба зо всім бути докладно ознайомленим, яким може бути лише колійовий службовець. Ніхто так добре не зустрілить виколіїти потяг, або спричинитися до цілковитого замішання руху, як самі колійовці. Природньо першенство в тім напрямку може мати колійовий уряд, особливо відділ руху, від наказів і розпоряджень якого залежить організація руху. Під час евакуації України большевиками в 1919 році було кільканадцять випадків замаркування вузлових станцій завдяки волі колійовиків. Загарування Полтави під час евакуації Харькова, або Бахмача, під час евакуації Київа мусило бути ділом не одного фахівця - колійовця. Тому то докладне ознайомлення з колійовим персоналом і проникнення в осередки їх життя має першорядне значіння. Належить дізнатися про їх чисельність, освіту загальну, освіту фахову, степень інтелігентности, усвідомлення політичного, суспільного і національного, дізнатись про їх організація, професійні, економичні, партійні і инш., їх потреби, жадання, особисті стремління. Важливим чинником є за, або протидержавний настрій колійовців і їх стосунок до Уряду, а також національний склад, який можна відповідно визискати на патріотичному тлі. Посідаючи шляхом розвідки вищезазначеними відомостями можна в мірі потреби відповідно реагувати на поодинокі прояви колійового життя і в повній мірі через те впливати на цілий стан колії супротивника.

§ 12. Охорона колії.

Охорона колії відбувається через колійову обслугу, військові відділи місцевої формації і спеціальні колійові частини. Під час розвідки про колійову охорону належить звертати увагу на організацію її і уділ війська. Досліджуючи колійові війська належить довідатися про їх назву, нумер, тактичне призначення, дізнатися про дивізійну чисельний і національний склад, стан заосмотрення, бойовий стан і боєздатність, настрій, стосунок до місцевої людности і навзворот.

5. Ріки й канали.

§ 1. Ріки становлять одну з найважливіших перешкод для сухопутного транспорту, одночасно вони є першим після колії, комунікаційним засобом за допомогою якого можна однаково добре транспортувати і заосмотрювати війська, оскільки рід і положення ріки є в цьому розумінні вигідним.

§ 2. По за загальним дослідженням ріки, що б то її природніх властивостів як напрям, корито, течія, дно і т.п., під поглядом транспортовим належить дослідити бази і важливіші пункти на побережжу, вигідні для затримання війська. Дороги рівнобіжні з рікою, придатні для піших перемарщів, загальний характер місцевости, по якій протікає ріка. Належить прослідити стан ріки, її транспортову здатність, довжину сплаву, час навігації по ній, вплив пори року на сплав. Дізнатися треба про природні перешкоди для сплаву, як наприклад, стріми, або скелясті береги, мілизни, остови, і штучні, вроді мостів, низько-висячих мостів і т.п.. По за тим належить дослідити якими транспортовими засобами розпоряджує дана ріка, чи володіє вистарчаючою кількістю таборів /пароплавів, човнів, барж, / у стосунку до запотребовання за для плавового транспорту. Рід склад і стан цього рухомого складу чи стан його витримає протягом сьогорічної навігації, чи достатньо підготовлені до розпочаття навігації, тоєсть чи достатньо заосмотрені в паливо, якої сходости пароплави можуть курсувати по даній річці.

§ 3. К а н а л и.

Під час розвідки каналів належить звернути увагу на їх комунікацію, природу їх грунту, чи як можна їх осушити або відвернути. Як можна знищити їх шлюзи, перешкодити сплавові, належить докладно ознайомитися з будовою каналу, обслугою, способами і часом переправи через канал. Яке значіння має канал для даної ріки. Який вплив і значіння на транспорт і комунікацію мало би знищення каналу. Чи під сторожею.

§ 4. Всі ці відомости дадуть змогу більше ознайомитися з рі-
ком,ії значінням для цілей війни,зорієнтовання,оскільки здобуття
ії згляду ії устям імісця сплаву від ворога,заподить йому і які
можна буде осягнути користи з посідання даною рікою.Особливі важ-
ливі є данні про ріки,що в прифронтовій смузі,бо опріч транспор-
тового значіння,ріки мають ще значіння,як природньої оборонної
лінії.

6. Грунтові дороги.

§ 1. Дороги поділяються засадничо на звичайні,биті,і бруковані.

§ 2. Звичайні дороги найневигідніші,бо підлягають впливові доро
і пори року,з огляду на що без попереднього дослідження не можна
напевно окреслити їх стану.Ці дороги проведені в інтересах околи
ник мешканців є звичайно вузькі і не мають певно вираженого напря
му.

§ 3. Бруковані дороги і биті добре,остільки - оскільки добре
збудовані.Мають вони звичайно рів для стоку води,мають визначену
ширину і напрям.Стан дороги залежить передовсім від будови,як до
дорогу збудовано добре; грунт,на якому вона лежить не грає такої
ролі як для доріг звичайних.

§ 4. Дороги бруковані складаються головно з двох частей:пі-
чаної основи,і бруку,будованого з каміння,укладеного можливо
надгустіше.Такі дороги вимагають повсякчасного догляду над їх
станом і старанної направи в разі ушкодження,інакше псуються хут
ко і не витримують перемаршу більших транспортів війська.

§ 5. Биті дороги далеко міцніші від брукованих і витриваліші
що до зміни погоди.Їх будується в такий спосіб; На підкладі з
піску укладається малі рівні кам"янці і все засипається шаром то
ченого каміння і добре укочується за допомогою залізного валка.
Такі дороги дуже добре надаються до перемаршів відділів всіх ро
зброї.Найкращими є биті дороги,так звані американські,що відріз-
няються тим,що не мають ровів на воду,натомість поверхня дороги
усипана луковато й спадисті її боки не можуть затримувати на со
бі води,що стікаючи сама собі робить природні рови.

§ 6. Розвідка доріг полягає на досліджено роду дороги,її по
мини,будови напряму.Належить дослідити її стан,назву і віддаглі с
місцевости,через яку вона переходить.При досліджені належить
спеціяльно зазначити,чи дорога надається до більших перемаршів,
для тяжкої зброї,чи має якусь природну заслону /ліс,гори/,чи мо
на її оминути.Опріч цього предметом розвідки доріг є рівно ж
мостові забудовання,наражі й транспортові засади,як фурманки,со
ноходи,коні,місця зручні для почлігу і т.д..

7. Мости.

§ 1. Мости бувають сталі і рухомі,будовані з дерева,каменя і
заліза,криті і некриті.Мости рухомі мають рухому підставу,напри
клад,пнтонові мости,яких лежні є оперті на великі човни.Такі мос
будується звичайно для цілей війни,на випадок потреби негайного
ренесення війська на другий бік річки і на ріках з дуже сильною
течією,де з причини весняної повіди жадний сталий міст не втрим
ся б.Криті мости мають сталий поміст,по якому можна перейти або
переїхати,некриті як спеціяльно колійові,сталого помосту не мають
а лише основу,на якій укладено рейки.Такі мости не надаються до
інших перемаршів.Однак деякі мости некриті,мають біля себе заг
товлений матеріял на поміст,яким можна в разі потреби покрити
міст і в той спосіб уможливити перехід по ньому.

§ 2. Під час розвідки мосту належить звернути обачну увагу н
рід матеріялу,з якого він збудований і разом спосіб будови мос
ту.Далі подати виміри мосту /довжина і ширина/ і виміри поодино
них частей,особливо лежнів,основи,бетонових баків /при псуванні

моста ті дані необхідні для обчислення величини вибухового заряду/, височінь води під мостом, рід берегів і прилеглий терен, дослідити як пильно міст стережеться. Чи є близько матеріяли до направи, чи є наготовлений при колійових мостах поміст.

8. Транспорт військовий.

§ 1. На особливу увагу під час війни безумовно заслуговує військовий транспорт.

§ 2. Предметом цеї розвідки передовсім є загальні відомости про транспортуему військову одиницю, як нумер і назва, рід зброї, перевозимого відділу, напрям транспорту /звідки і куди/, час приїзду і склад транспорту. Як що транспорт відбувається колією, то кількість вагонів з людьми, з кіньми, з екві́пуванням, як що нічо, то чисельний стан, стан виекві́пування. Особливу треба звернути увагу на цей останній, бо часто в браку добрих даних зі стану екві́пування рух. складу треба робити вислід про відлеглість перемаршу.

§ 3. Дальше належить дослідити рід транспорту. Військові транспорти з огляду на характер окремих транспортів можна поділити на три головні групи: 1/ Перекидання війська чи зміна дислокації відділів; 2/ евакуація і 3/транспорти заосмотрюючі. Визначення роду транспорту є дуже важливим, бо воно допомагає зорієнтуватися в замірах ворога і його стратегічної ситуації. Так, наприклад, евакуаційні підготовлення означають звичайно непевний боєвий стан на названім відтінку або передбачення зі сторони ворога офензиви; гвалтовні перегрупування війська і перекидання його в одно місце свідчать про бажання противника підсилити даний відтінок чи то в цілях певного опору, чи в замірах офензивних.

§ 4. При сконстатуванню перекидання військ належить довідатися чи наступило воно в наслідок наказу вищої влади /а саме в мисль наготовленого завчасу операційного пляну/ чи й стало викликане непередбаченими обставинами бою. Належить дослідити протяг часу, в якім це перегрупування війська повинно бути доконаним. В евакуаційних транспортах належить дослідити, що саме є предметом евакуації, характер і організацію їх. Чи то є евакуація плянова, передбачена і приготовлена наперед, чи несподівана, а через те поспішна і без ладу. Нарешті в заосмотрюючих транспортах важливими є інформації про перевозимий предмет - /провіат, амуніція/ і місця навантаження і вивантаження тих транспортів.

§ 5. Найліпшим способом переведення такої розвідки є докладна стала обсервація транспортів на колійових станціях, або збудування дневних наказів на збірних пунктах. /В Росії на цих пунктах, що містяться на станції, мельдуються всі без винятку перекидувані війська/. Добувши ж дані мельдункового журналу, тим самим мається найліпші відомости про всілякі військові транспорти, що перейшли через дану станцію./

Акція диверсійна на тилах ворога.

§ 1. На підставі добутого шляхом розвідки матеріялу про поодинокі транспортовані об"єкти, можна в мірі потреби опрацювати плянову акцію поважного шкодження ворогові, псування необхідних йому комунікаційних інсталяцій. При добрій охоті й вмілому використанню умов можна однако багато напсувати, навіть без попереднього обмисленого пляну, лише під час першої розвідки треба не пропустити сприяючих обставин і користати з кожної, що надається на те, оказії. Часто трапляється так, що під час розвідки легше і більше можна нашкодити без підготовлення і потрібних інструментів а ніж потім, маючи про все докладні відомости, матеріяли і опрацювання. Для того кожен розвідчик повинен мати поняття про те, що коли і як псувати, щоб принести ворогові як найбільше шкоди.

§ 2. Псування колійових ліній.

Щоб ґрунтовно псувати лінії під час повіді найкористнійше

висаджувати в повітря великі рури, або ветони /діяметром до 1 метра/, особливо навесні, коли малі струми мають багато води і можуть значно прорвать насип, а таку шкоду як зіпсуття насипу не так легко поправити. Добрим способом розвинчувати рейки. Чинити те належить на кривих, особливо де трапиться великий спад, крутий поворот або високий насип, бо тоді високолієний потяг легко зійде з насипу. Найліпше підривати на середині кривої. В тих місцях звичайно стоїть стовпець з табличкою, що показує радіус заокруглення /наприклад R 200,500-1000 сажнів/. Чим більший кут, тим краще. На кривих укладено рейки, вигнуті, що до відповідного радіусу, тому зіпсуття такої рейки значно утруднює працю, бо дібрання рейок того ж самого вигнуття є досить трудно і витягає довшого часу, часом потреба доставити її зі значної віддалености. Добре зіпсувати колію від разу в кількох місцях так, щоб не можна було всіх ушкоджень направити одночасно, лише ступнево одно за одним. Не треба псувати в місцях, бо близько складено запаси будівельного матеріялу, як рейок, балок бетону, бо не буде то великою шкодою для противника, який в короткім часі те поправить, маючи матеріял під рукою. Робити те можна лише тоді, як є час і можна спалити все. Коли є час можна скласти кожні спилені телефоні стовпи, рейки на них, і все те спалити. Таке зіпсуття є дуже важливим. Однако все це залежить до виконання з погляду на потребу на те кількість часу.

§ 3. Псуття кольової станції.

Зіпсувати станцію не значить це знищити її всю разом з забудованим, що вимагає багато часу і людей. Доволі попсувати ті части, знищення яких унеможливить транспортування потягів через дану станцію, а саме: колію, водотяги, телеграф. Знищення тих трьох станційних інсталяцій унерухомить її на довгий час. Для цілковитого знищення колії на станції вистарчить висадити кілька головних стрілок, які лучать станційні колії з коліями лінії і поворотний круг паротягового парку. Таким способом унерухомлюється цілу станційну колію, замикається руховий склад, що стоїть на колії і всі паротяги, що стоять в парку. При висадженню стрілок належить звернути увагу, які з них лучать найбільші колії в огляду на що зіпсуття їх принесе найбільше шкоди на станції. Опріч колії належить псувати водотягові інсталяції, бо помимо шкоди для стації та без води не буде могла урухомити паротяги, добре зіпсувати водотяг вибуховою силою води, саме найкраще допоможе знищення стації. Найлегше псувати водотяги закладаючи набої коло шлюзів і вантузів і инших частей, бо шлюзи і вантузи звичайно лежать в студенських до яких найлокше дістатись. В Росії тепер брак тих частей, що утруднило їх направлення.

§ 4. Псування лінії і приладів лінії телеграф і телефон.

При знищені колійови лінії необхідним є знищення телеграфного сполучення. Стація з зіпсованим телеграфом не може порозумітися з сусідніми стаціями а ні попередити їх про виникші випадки, на що також треба звернути увагу при виборі часу для вчинення замаху, щоб висадити колію до прибуття потягу. Найлекший спосіб порвання телеграфної лінії є обтинать ножицями дріт і кільце заховать в лісі, бо заставлення дроту на місці шкоди полекшує ворогові відшукання його і скоре поправлення. Радикальний засіб псуття є спилювання телеграфних стовпів, тим більше, що в Росії, де запасових стовпів нема ніяк.-

---ооо---

317

Їнструкція

про транспортову розвідку

Ї. Загальнї відомости.

§ Ї. Значїння комунїкації для цїлей вїйни.

Одним з найважнїйших допомїчних чинників в провадженнї вїйни є комунїкація, вїд доброго чи лихого стану її не раз залежить результат важних дїлань. Безупинне перетранспортовування вїйська, добре техничне ї апровїзаційне їх заосмотрення вимагає широко-розгалуженої комунїкаційної сїтки ї повного строгого використання всїх засобів, які лише надаються в цьому розумінні для використання.

Особливого значїння набірає комунїкаційна сїть в прифронтовїй смузї, де більш їнтенсивно приходиться перекидати вїйська ї звїдки ввесь час мусять усуватися всїлякї чинники, що утруднюють рух вїйськових одиниць, як то: полоненї, раненї, з"ужитий бойовий матерїял, бойова здобич та инше, що безпосередньо впливає на пониження здатности вїйська до маневру, де й заосмотрення вимагає максимальної пунктуальности. Доставу своечасну ї кїлькїсть вистарчаючу для вїйська може запевнити тїльки добрий стан транспорту з себ-то й комунїкації. Вїдомости ж про стан комунїкації на ворожому теренч дають нам змогу визначити де-що про стан заосмотрення ворожого вїйська ї вигляди на майбутнє під тим поглядом.

§ 2.

Заосмотрення фронту вїдбувається звичайно за допомогою так званих головних баз фронтових, себ-то складниць всякого роду припасу, вїддалених 60 до 100 км. вїд лїнїї фронту. Фронтовї бази заосмотрюють звичайно дївїзїйнї бази, груп вїйськ, можливо вїдтинкїв фронту, а цї, знаходячись на багато близче до бойової лїнїї, вїдтримують цї ж вїддїли заосмотрення поодиноких полкїв, що перебувають /хоч ї не завжди/ при штабах полкїв. При евїденції тих складниць, опрїчь їх докладної дисльокації, важливим є дослїдження способу їх камунїкаційного контакту мїж собою, з глибокими тилами, цїлим краєм, бо здобуття з"осередження в базах потрїбної кїлькости запасїв у визначений час є рїччю незмїрно трудною ї стан комунїкації вїдограє тут першорядну ролю.

Важливї також стислї їнформації про час, в який головнї бази заосмотрюють другорядні, особливо з огляду на диверсїйну акцїю на ворожих тилах, бо маючи дисльокацїю баз ї спосїб їх їоруджения а також маршрутовї термїни для заосмотрюючих транспортїв, можливо у вїдповїдний час з"органїзувати знищення таких транспортїв, унеможлививши таким способом постачання на фронт харчїв, або амунїції, брак якої видимо впливає на бездатнїсть вїйська, ї наслїдки бою. З цїєї точки погляду потрїбно знати, в якїй мїрї поодинокї вїддїли можуть запобїгти браковї здобуттям потрїбної кїлькости припасу вїд мїсцевої людности шляхом закупки, реквїзиції або грабунку ї як такї заряджения впливають на людність.

§ 3.

Головнї бази подїляються на їнтендантські /апровїзаційнї, еквїпунковї/, амунїзаційнї /зброї, кулеметїв, риштункїв ї т.д./, арматнї, техеичнї, льотничї, самоходовї, санїтарнї ї опанцерованих потягїв.

Бази дївїзїйнї більш-меньш дїляться так само /нема льотичних, самоходових ї баз для опанцерованих потягїв/ ї мїстять в собї /принаймнї мусять мїстити/ припасу на 7 до 10 день.

§ 4.

Сфера дїлання головних баз, як единиць адмїнїстраційних вїйськових, більш-меньш сталих на визначенїм кордонї, охоплює звичайно кїлька губерній. Це значить, що зї всїх продуктїв даного терену має користати передовсїм та база, в межах компетенції якої даний терен знаходиться, маючи при тому до розпорядимости всї комунїкаційнї засоби. При евїденції транспортїв бажанї вїдомости о границях окремих сфер, бо вони дають змогу вияснити, чи комунїкаційнї засоби даної сфери вистарчають запотребованням бази, чи нї, в якїй мїрї.

2. Терен.

§ I. Значіння терену.

Безпосередній вплив на організацію й стан комунікації має значіння, як для головної бойової акції, так рівно і для співділання тилів з фронтом і допомоги краєві. З причини неможливости стисло обсадити такий довжений фронт, поодинокі командування змушені до частого перекидання військових віддлів з одного відтінку фронту на другий часто не відлеглість до 1000 км... Далекі перемарші війська пішки тепер зовсім не практикується з огляду на їх невигідність, а до того таке транспортування відділів вимагало-б дуже довгого часу. З тої причини брак колійових ліній на відтінку, або їх дезорганізація, дуже утрудняє рухи військ, а тим самим загальну бойову акцію. Й навпаки, добре розпалужена і регулярно функціонуюча колійова сіть дає можливість протягом дуже короткого часу перекидати велику кількість війська з позиції на позицію і разом з тим хутко виконувати всілякі технічні зарядження.

Німці могли провадити енергійну військову акцію одночасно на двох протилежних границях своєї держави, віддлених на тисячі кільометрів, лише завдячуючи надзвичайній інтенсивности і справности своєї колійової сітки, добрий стан якої давав їм змогу перекидати цілі корпуси війська в кілька день з під Вердена на Волинь, або з Північної Франції на Литву.

§ 2. Роблячи висліди з вищесказаного належить підкреслити значіння посідання як найліпших відомостів про колійову справу супротивника, які можуть улекшити військовій владі орієнтування себе в загальній ситуації, вирахування сил противника, його транспортоздатність, а разом з тим і здатність війська до маневрів.

Докладні відомости про стан, організацію, склад і т.д. супротивника потрібні також для переведення диверсійної акції на тилах його.

§ 3. Докладне зазнайомлення зі станом колійової справи на ворожому тереві і стеження за всіма змінами, поліпшенням та ріжними зарядженнями супротивника в цій царині можна здобути лише шляхом стислої безперервної евіденції всіх безпосередньо, або безпосередньої в питанням колії звязаних фактів.

§ 4. Предметом колійової розвідки є все, в царині колії, починаючи від головного колійового уряду і кінчаючи на найменьших дрібницях транспорту, а саме:

Організація і склад колійового керовництва,
колійові лінії станції і рухомий склад,
зассмотрення колії, зв"язок, обслуга, охорона.

§ 5. Організація комунікаційного колійового уряду.

В мирний час керовництво комунікацією концентрується переважно в спеціяльній державній інструкції „Міністерства Шляхів".
Під військовий же час з огляду на конечність стислого співділання, коли з розпочаттям військової акції уряд колії переходить часто в розпорядження військових влад, служачи передовсім для військових цілів.

З огляду на це, при розвідці про колійовий уряд належить дослідити взаємо-стосунки між цими двома інституціями і степень узалежнення одної від другої, як що таке узалежнення існує. Це між іншим можна спостерігати з підписів організаційних наказів /чи підписує влада військова чи колійова/ зі стосунків колійових працівників до служби у війську, в розмежування компетенції коменданта станції колії і т.д...

§ 6. Лінії колійові.

Евіденція колійової лінії полягає в здобуття інформації про назву напряму, довжину лінії, ширину і кількість торів. Ширина

колії потрібна з того погляду, що можна в різних краях унеможливлювати вживання одного роду рухомого складу на всіх теренах: наприклад: паротяги, що курсують на польських лініях, що мають нормальну ширину колії, не можуть бути застосовані на ширококолійних російських лініях без попереднього перебудовання. З Німеччині тори нормальні, з тої причини, німці під час польської окупації, щоб мати змогу вживати на польськім терені свій рухомий склад, перебудували цілий ряд колійових ліній на нормальну ширину, опріч кількости торів на насипові, належить також занотувати ширину насипу, бо можливо що насип приготовано на два чи й більше торів, а чинемо лишень один, другого або не прийшлось прокласти, або бракло матеріялу. При нотуванню торів нечинних належить звернути увагу на причину унерухомлення данного тору /брак опалу, рух. складу, ушкодження тору, страйк і т. ін../. Треба дослідити, як і коли укладнено було рейки, перекрій і грубість шпали, особливо ходить о рід матеріялу в шпалах. Найліпшими є залізні, уживані на станціях. /В Німеччині майже всі вони залізні/. Такі шпали витримують вагу всякого рухомого складу. Дерев"яні ж, особливо соснові, є непрактичні, бо не всі паротяги можуть по них ходити. З тої причини, наприклад Литва, не може користатися паротягів, надісланих їй з Франції, бо французські паротяги є затяжкі на її тори з сосновими шпалами. Докладну розвідку будови колійової лінії належить провадити, з огляду на можливу диверсійну акцію на колії.

Дослідити належить кількість і докладно визначити місця мостів, водних стоків, віадуктів, виломів, високість, широкість і кількість кривих, рід грунту, насипу, всякого роду ушкодження, поправлені і не поправлені. Звернути увагу на кількість, рід і віддаленість від колійової лінії будівельних майстерень, як то: балок, рейок, стовпців, каміння. Ті матеріяли, залишаються на випадок ушкоджень, щоб полегшити хутку направу лінії, не чекаючи на довіз матеріялу зі станції. Дуже важливо дослідити провозоздатність лінії та її пропускну здібність.

Стислі дані, що до складу й кількости перетранспортування потягів і вантажу занотовано в денникові /журналі/ руху, що на кожній станції лежить в бюрі завідуючого або дижурного агента відділу служби Руху. Найліпше видостати перебитки тих денників. При докладній розвідці лінії звернути увагу на характер приколійової місцевости. /п. 2 § 2/.

§ 7. Колійові станції.

При розвідці колійової станції належить здобути загальний плян станції, можливо найголовніших її пунктів, особливо головного тору, місця зворотів. Звернути увагу на кількість і довжину запасових торів на тори, що несполучені поміж собою з-за браку стрілок. Дослідити рід станції, чи є деповські колії /рід, пор. сх. ... /, майстерні колонки, і як що на тих станціях зосереджується найбільша кількість паротягів. Ці колонки мають величезне значіння для транспорту, бо без води, як і без палива паротяги не можуть рушати. Знаючи й положення водотягової лінії, легко нищити водотягові інсталяції /устрої/. Дослідити спорудження станції і її пропускну здібність. /п. 4 § 5/ і рід, систему, стан і організацію колійової сігналізації.

§ 8. Рухомий склад.

Паротяги поділяються засадничо на три категорії: особові, вантажові й маневрові. Особові паротяги мають три пари /старої системи, дві або рідко три пари/ великих коліс везучих і ні жадної, одну або дві пари малих коліс - ведучих /бігунків/.

Маневрові паротяги, то переважно старі, вантажові паротяги. Кожний тіп паротягів має свою серію, що складається з кількох літер. Кожний паротяг опріч серії має ще й свій власний номер. Розвідуючи про паротяги треба звертати увагу на серію і номер паротягу, але не тендера, який часто буває причепленим й до инших паротягів. Означаються паротяги згідно формули N:P:M N и Z де N і Z показують кількість ведучих осів, а M везучих. Нормальний російський вантажовий паротяг серії "О" означається 0:4:0, що значить, що немае цілком ведучих вісів, а чотирі везучих.

Нормальний російський вантажовий паротяг підсилений серії "Щ" означається 1:4:0, що значить, що паротяг має спереду одну ведучу вісь і 4 везучих. При переведенні евіденції паротягів зазначається зужиття їх знаними легкими способами, досліджується стан паротягів, кількість і % їх в ремонті біжучому, середньому чи грунтовому. Вагони поділяються на особові і вантажові. Вантажові вагони бувають зви -

чані подвійні на чотирьох осях і звичайні, платформи, платформи американські, баласові, уживані до спецерованих потягів, цістерни для переведення плинів /бензини, нафти, ропи, спирту/.

Для спеціяльних техничних цілів бувають ще вантажові вагони-майстерні з повним осорудованням, ті вагони належать до роспорядимости техничних відськ.

Опріч рухомого складу належить дослідити зміст і стан складів і техничних майстерень, дослідити кількість і якість їх техничного вивікіпування, продуктивність і інтенсивність праці.

§ 9. Заосмотрення колії.

Щоби мати докладні відомости про загальний стан колії і здатність її до регулярного функціонування належить дослідити її загальний стан заосмотрення особливо ж палива і смаря, бо без тих двох головних для рухомого складу речей колійовий рух є не можливий.

Кількість і якість палива і смари передовсім впливає на степень інтенсивности руху, бо неопалений паротяг при найліпшім техничнім вивіпікуванні не зрушить з місця як і не висмаровані відповідно також недалеко зайде, бо розогріті його части, як осі, колі с, гамулець та инше скоро перегорять і паротяг стане до нічого. Опріч палива і смари належить дослідити кількість техничних засобів, будівельного матеріялу, струвців, запасових частин а також місцевої бази і склади і що в них е. Також дуже важливо мати інформації про конечне щоденне запотребування палива на даній лінії і фактичне щоденне заосмотрення її. Стосування щоденного запотребування до фактичного заосмотрення від разу покаже стан одного з найважливійших чинників руху колійового заосмотрення з потім і стан колійового руху і його перспективи на майбутнє. Пані рейті належить дослідити спосіб заосмотрення армії. Чи дану лінію заосмотрюється з запасових складів, чи з місцевих, як далеко склади з паливом від станції, і їх заважність. З браку запасів на місцях в багатьох місцевостях паротяги опалюються деревом, постачаемим просто з лісу за поміччю спеціяльних допоміжних колійок. В разі таку контакт, треба знати їх росклад, запаси зрубаного в лісі дерева, в районі тих колійок і спосіб їх охорони, чи взагалі їх пильнується чи ні. Всі ті відомости легко можна дістати, маючи стосунки зі службовцями, навіть як хто тих стосунків немає, може багато довідатись з поточної розмови з службовцями уміло провадячи розмови. В розмові з кондукторами і иншою колійовою обслугою можна або хвалити регулярність і швидкість руху, порядок на колі ях і т.д., або нарікати на як-раз противний стан колії, дивуючись і не сподівано запитуючи, про причини, для чого таке є, а не инакше... для чого до цієї пори було инакше і могло бути инакше і т.д... З машиністами належить балакати про паротяги і їх стан, розмір і т.д... З рештою кожна розвідка під час виконання має свої спеціяльні умовини, що полегшують, або перешкоджають виконанню завдання, які ні передбачити а ні подати як певні не можна, і використання яких залежить безпосередньо від здібности виконуючого.

§ 10. Зв"язок телеграфичний і телефоничний.

Зв"язок телеграфичний, як найскорший спосіб комунікування з місцями навіть найбільш підлеглими має величезне значіння й застосовання при всякого рода працях.

Телеграф є конечним для керування загальним рухом колії для скорого інформування про видані зарядження, накази, інструкції, виникші не передбачені випадки.

Під час війни, особливо в прифронтовій смузі, значіння телеграфу виростає в погляду на конечність стислого контакту між всіма військовими відділами, евіденція служби зв"язку обіймає організацію тієї служби, стаційне телеграфичне майно як то: кількість апаратів, системи, належить дослідити сіть всіх телеграфних сполучень, обсадження службовим персоналом і його фахову освіту. Всі ті відомости дадуть нам вказ стану телеграфичного зв"язку і степень інтенсивности і працездатности.

§ 11. Обслуга колійова.

Колійові службовці на неприятельських коліях уявляють групу людей, найбільше усвідомлену, що до колійового стану. Вони можуть подати найдокладнійші інформації про все, що стосується до колії як рівнозначно допомогти /або перешкодити/ диверсійній акції на тій лінії.

Вчасно зіпсувати паротяг, або в"їхати з паротягом так, щоб

відмаркувати цілу лінію, що є річчю легкою і до чого треба всеж бути докладно ознайомленим, яким може бути лише залізничний службовець. [illegible] так добре [illegible] тримати [illegible], або спричинитися до цілковитого замкнення руху, як самі залізничники. Природньо [illegible] залізничний уряд, особливо відділ руху, від [illegible] і розпорядків якого залежить організація руху. Під час окупації України большевиками в 1919 році було [illegible] випадків [illegible] станцій [illegible] робітників. [illegible] під час евакуації Харкова, або Києва, під час евакуації [illegible] мусило бути [illegible] по одного [illegible] - залізничника. Тому то докладно [illegible] з залізничним персоналом і [illegible]. Належить [illegible] про їх чисельність, освіту загальну, освіту фахову, степень [illegible], усвідомлення політичного, суспільного і національного, відомості про їх організації, професійні, [illegible] і т.п., їх заробітки, [illegible]. [illegible] настрій залізничників і їх відносини до уряду, а також [illegible]. [illegible] [illegible] залізничного [illegible] і в [illegible] мірі через то [illegible] стан колії [illegible].

§ III. Охорона колії.

Охорона колії відбувається через залізничну обслугу, військові відділи [illegible] формації і спеціяльні залізничні частини. Під час розвідки про залізничну охорону належить звернути увагу на організацію її і уділ війська. Досліджуючи залізничні війська належить довідатися про їх назву, [illegible], [illegible], відомості про дислокацію, чисельний і національний склад, стан обмундирування, боєвий стан і боєздатність, настрій, відношення до місцевої людности і [illegible].

4. Ріки й канали.

§ 1. Ріки становлять одну з найважніших перешкод для руху [illegible] транспорту, одночасно вони є шляхами [illegible], [illegible] за допомогою якого можна [illegible] добре [illegible] [illegible] і [illegible], [illegible] рід і [illegible] ріки є в [illegible] розумінні [illegible].

§ 2. По [illegible] дослідженні ріки, [illegible] її природніх властивостей як [illegible], [illegible], [illegible] і т.п., під [illegible] належить дослідити броди і [illegible] за [illegible]. [illegible] береги [illegible] з рікою, [illegible] [illegible], загальний характер [illegible], [illegible] ріки. Належить прослідити [illegible] ріки, її транспортову здібність [illegible]. [illegible], [illegible] по ній, [illegible] року [illegible]. [illegible] треба про [illegible] для [illegible], як [illegible], [illegible], або [illegible] береги, [illegible], [illegible], і [illegible], [illegible], [illegible] і т.п.. [illegible] належить дослідити [illegible] [illegible] ріки, [illegible] [illegible] / [illegible], [illegible], [illegible], / у [illegible] до [illegible]. Рід [illegible] і [illegible] [illegible] [illegible] стану [illegible], [illegible], чи достатньо підготовлені до розпочаття навігації, [illegible] [illegible] [illegible] по даній річці.

§ 3. Канали.

Під час розвідки каналів належить звернути увагу на їх комунікацію, природу їх [illegible], [illegible] їх [illegible] або [illegible]. [illegible] [illegible], [illegible], належить докладно запізнатися з будовою каналу, обслугою, способами і часом [illegible] через канал. [illegible] значіння [illegible] канал для даної ріки. [illegible] [illegible] і [illegible] комунікацію [illegible] [illegible] [illegible]. [illegible] під охороною.

promow

§ 4. Всі ці відомости дадуть змогу більше ознайомитися з рікою, її значінням для цілої війни, зосередження, особливо здобуття [illegible] від дороги, [illegible] і які її [illegible] її устя [illegible] від дороги [illegible]. Особливої ваги буде [illegible] в прифронтовій смузі, бо окрім транспортного [illegible] про ріки, що в прифронтовій смузі, бо окрім транспортового значіння, ріки мають ще значіння, як природньої оборонної лінії.

6. Ґрунтові дороги.

§ 1. Дороги поділяються звичайно на звичайні, биті, і бруковані.

§ 2. Звичайні дороги найпоширеніші, бо [illegible] без попереднього дослідження не можна [illegible] і пори року, з огляду на що без [illegible]. Ці дороги проводені в інтересах [illegible] [illegible] і не мають [illegible] ну.

§ 3. Бруковані дороги і биті добре, особливо – особливо добре збудовані. Мають свої звичайно рів для стоку води, [illegible] від будови, як що ширину і [illegible]. Такі дороги [illegible] добре; ґрунт, на якому вона лежить [illegible] рові [illegible] для доріг звичайних.

§ 4. Дороги бруковані складаються головно з двох частин: [illegible] з каміння, [illegible] і ґрунту, будованого з каміння [illegible]. Такі дороги [illegible] [illegible] і [illegible] в разі [illegible] [illegible] транспортів війська.

§ 5. Биті дороги далеко [illegible] від брукованих і [illegible]. Їх будується в такий спосіб: [illegible] [illegible] і добре [illegible] до [illegible] відділів [illegible]. Такі дороги дуже добре надаються до [illegible], що [illegible]. [illegible] биті дороги, [illegible] [illegible] на воду, [illegible] дороги [illegible] [illegible] сама собі робить природні рови.

§ 6. Розвідка доріг полягає на дослідженні роду дороги, її [illegible]. Належить дослідити її стан, ширину і віддалі [illegible] будови [illegible]. При дослідженні належить [illegible] до більших [illegible], [illegible] дороги [illegible] /ліс, гори/, чи [illegible] [illegible] розвідки доріг є [illegible] [illegible] [illegible] вогні [illegible] для [illegible] і т. д.

7. Мости.

§ 1. Мости бувають сталі і ручні, будовані з дерева, каміння і заліза, [illegible]. Мости ручні мають [illegible]. Такі мости [illegible] для цілої війни, на [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] і в той спосіб [illegible] перехід по мосту.

§ 2. Під час розвідки мосту належить звернути особливу увагу на рід матеріялу, з якого він збудований і в який спосіб будований [illegible] [illegible] /довжина і ширина/ і [illegible] [illegible] [illegible] /при [illegible]

ворога ті дані необхідні для обчислення можливих відбудови мосту/, швидкість води під мостом, рід берегів і прилеглих сторон, дослідити як пильно його стережуться, чи є близько матеріал до направи, чи є наготовлені при залізничних мостах понтони.

8. Транспорт військовий.

§ 1. На особливу увагу під час війни безумовно заслуговує військовий транспорт.

§ 2. Придивлятися всі розвідчики передовсім є загальні відомості про транспортовану військову одиницю, як кількість і назва, рід зброї, переведення її відділу, напрям транспорту /звідки і куди/, час приїзду і склад транспорту. Як по транспорт відбувається залізницею, то кількість вагонів з людьми, з кіньми, з амуніцією, чи що пішо, то численний стан, з амуніцією. Особливу треба звертати увагу на ці останні, бо часто в браку добрих даних зі складу амуніції транспорту треба робити висновок про відділ ... про відділ.

§ 3. Дальші належить досліджувати рід транспорту. Військові транспорти з огляду на характер своїх транспортів можна поділити на три головні групи: 1/ перекидання війська та зміна диспозиції війська; 2/ евакуації і 3/ транспорти постачання. Визначення роду транспорту є дуже важливим, бо воно допомагає зорієнтуватися в замірах ворога і його стратегічної ситуації. Так, наприклад, евакуаційні підготовлення означають звичайно невдачу ... відступ або передбачення зі сторони ворога є оснащ...; ... перегрупування війська і зосередження його в одно місце свідчать про бажання противника ... відтінок чи то з цілі ... оборону, чи з замірах офензиви.

§ 4. При спостерігуванні перекидання війська належить досліджувати ... відстань ... /а саме з якого ... його складу/ чи ... Належить дослідити ... в ... перегрупування війська можна буде довідатися ... евакуаційних транспортах належить дослідити, що саме є предметом евакуації, характер і організацію її. Чи то є евакуація ... передбачена і приготована ... , чи несподівана, а через те ... і без ладу. Нарешті в постачальних транспортах важливими є інформації про перевезений предмет – /провіант, амуніція/ і ... ... тих транспортів.

§ 5. Найкращим способом переведення такої розвідки є докладна стала обсервація транспортів на залізничних станціях, або збудування ... на вибраних пунктах. /В Росії на цих пунктах, що містяться на станції, ... всі без ... перешкоди війська/. Добуваючи дані ... пункту, ... є найкращі відомості про всі військові транспорти, що переїхали через дану станцію./

Акція диверсійна на тилах ворога.

§ 1. На підставі добутого шляхом розвідки матеріалу про подорожні транспортові об'єкти, можна в мірі потреби спричиняти плановану акцію ... ворогові, псуванням ... станцій. При добрій ... і ... можна ... виконувати навіть без детального ... плану, але під час ... розвідки треба ... ... що надається на те, ... часто ... під час розвідки легко і ... виходити без підготовлення і потрібних інструментів ... про всі ... відомості, матеріали і спрямування. Для того кожен розвідчик повинен мати поняття про те, що може і як ..., щоб принести ворогові як найбільшої шкоди.

§ 2. Псування залізничних ліній.

Щоб ... псування лінії під час ... найскорішого

[illegible] в повітря [illegible], або [illegible] /[illegible]/, особливо в весні, коли [illegible] мають багато води і можуть [illegible]. [illegible] способи [illegible] робити [illegible]. [illegible] 200, 500-1000 [illegible]/. [illegible] відповідного радіусу, [illegible] [illegible]. Добре [illegible] [illegible]. [illegible] [illegible] часу.

§ 5. [illegible] станції.

[illegible] станцію [illegible] [illegible]. [illegible] в Росії [illegible].

§ 6. Псування лінії і приладів лінії телеграфу і телефону.

При [illegible] лінія [illegible] сполучення. [illegible] в Росії, де [illegible].

--ооо--

ІНСТРУКЦІЯ
ПРО ТРАНСПОРТОВУ РОЗВІДКУ

І. Загальні відомости.

§ І. Значіння комунікації для цілей війни.

Одним з найважніших допомічних чинників в провадженні війни є комунікація; від доброго чи лихого стану її не раз залежить результат важних ділань. Безупинне перетранспортовування війська, добре техничне і апровізаційне їх заосмотрення вимагає широко-розгалуженої комунікаційної сітки і повного строгого використання всіх засобів, які лише надаються в цьому розумінні для використання.

Особливого значіння набірає комунікаційна сіть в прифронтовій смузі, де більш інтенсивно приходиться перекидати війська і звідки весь час мусять осуватися всілякі чинники, що утруднюють рух військових одиниць як то: полонені, ранені, з"ужитий бойовий матеріял, бойова здобич та инше, що безпоесередньо впливає на пониження здатности війська до маневру, де й заосмотрення вимагає максимальної пунктуальности. Доставу своєчасну і кількість вистарчаючу для війська може запевнити тільки добрий стан транспорту а себ-то й комунікації. Відомости ж про стан комунікації на ворожому терені дають нам змову визначити де-що про стан заосмотрення ворожого війська і вигляди на майбутнє під тим поглядом.

§ 2. Заосмотрення фронту відбувається звичайно за допомогою так званих головних баз фронтових, себ-то складниць всякого рода припасу, віддалених 60 до 100 км. від лінії фронту. Фронтові бази заосмотрюють звичайно дівізійні бази/груп військ, можливо відтинків фронту, а ці, знаходячись на багато ближче до бойової лінії, відтримують ці ж відділи заосмотрення поодиноких полків, що перебувають, /хоч і не завжди/ при штабах полків. При евіденції тих складниць, опріч їх докладної дисльоакації, важливе є дослідження способу їх комунікаційного контакту між собою, з глибокими тилами/ цілим краєм, бо здобуття з"осередження в базах потрібної кількости припасів у визначений час є річчю незмірно трудною і стан комунікації відограє тут першорядну ролю.

Важливі також стислі інформації про час, в який головні бази заосмотрюють другорядні, особливо з огляду на диверсійну акцію на ворожих тилах, бо маючи дисльоакацію баз і спосіб їх спорудження а також маршрутові терміни для заосмотрюючих транспортів, можливо у відповідний час з"організувати знищення таких транспортів, унеможлививши таким способом постачання на фронт харчів, або амуніції, брак якої видимо впливає на бездатність війська, і наслідки бою. З цієї точки погляду потрібно знати в якій мірі поодинокі відділи можуть запобігти бракові, здобуттям потрібної кількости припасів від місцевої людности шляхом закупки, реквізиції або грабунку і як такі зарядження впливають на людність.

§ 3. Головні бази поділяються на інтенданські /апровізаційні, еквіпункові/, амуніційні /зброї, кулеметів, риштунків і т.д./ арматні, техничні льотичні, самоходові, санітарні й опанцерованих потягів.

Бази дівіційні більш менш діляться так само /нема льотичних, самоходових і баз для опанцерованих потягів/ і містять в собі /принаймні мусять містити/ припасу на 7 до 10 день.

§ 4. Сфера ділання головних баз, як одиниць адміністраційних військових, більш менш сталих на визначенім кордоні, охоплює звичайно кілька губерній. Це значить, що зі всіх продуктів даного терену має користати передовсім та база, в межах компетенції якої даний терен знаходиться, маючи при тому до роспорядимости всі комунікаційні засоби. При евіденції транспортів бажані відомости о границях окремих сфер, бо вони дають змогу вияснити, чи комунікаційні засоби даної сфери вистарчають запотребованням бази, чи ні, в якій мірі.

2. Терен.

§ 1. Значіння терену.

Безпосередній вплив на організацію й стан комунікації має значіння як для головної бойової акції, так рівно і для співділання тилів з фронтом і допомоги краєві. З причини неможливости стисло обсадити такий довжений фронт, поодинокі командування змушені до частого перекидання військових відділів з одного відтінку фронту на другий часто не віддеглість до 1000 км. Далекі перемарші війська пішки тепер зовсім не практикується з огляду на їх невигідність, а до того таке транспортування відділів вимагало б дуже довгого часу. З тої причини брак колійових ліній на відтінку, або їх дезорганізація, дуже утрудняє рухи військ, а тим самом загальну бойову акцію. Навпаки добре розгалужена і регулярно функціонуюча колійова сіть дає можливість протягом дуже короткого часу, перекидати великі кількість війська з позиції на позицію і разом з тим хутко виконувати всілякі техничні заряджения.

Німці могли провадити енергійну військову акцію одночасно на двох протилежних границях своєї держави, відділених на тисячі кільометрів лише завдячуючи надзвичайній інтенсивности й справности своєї колійової сітки, добрий стан якої давав їм змогу перекидати цілі корпуси війська в кілька день з під Вердена на Волинь, або з Північної Франції на Литву.

§ 2. Роблячи висновки з вищесказаного належить підкреслити значіння посідання як найліпших відомостів про колійову справу супротивника які можуть улекшити військовій владі орієнтування себе в загальній ситуації, вирахування сил противника, і його транспортоздатність, а разом з тим, і здатність війська до маневрів.

Докладні відомости про стан, організацію, склад і т.д. супротивника потрібно також для переведення диверсійної акції на тилах його.

§ 3. Докладне знайомлення зі станом колійової справи на ворожому терені і стеження за всіма змінами, поліпшенням та ріжними зарядженнями супротивника в цій царині можна здобути лише шляхом стислої безперервної евіденції всіх посередньо або безпосередньої з питанням колії звязаних фактів.

§ 4. Предметом колійової розвідки є все, в царині колії, починаючи від головного колійового уряду і кінчаючи на найменьших дрібницях транспорту а саме:

Організація і склад колійового керовництва.
Колійові лінії станції й рухомий склад.
Заосмотрення колії, зв"язок, обслуга, охорона.

§ 5. Організація комунікаційного колійового Уряду.

В мирний час керовництво комунікацією концентрується переважно в спеціяльній державній інструкції "Міністерства Шляхів".

Під військовий же час з огляду на конечність стислого співділання, коли з розпочаттям військової акції Уряд колії переходить часто в розпорядження військових влад, служачи передовсім для військових цілей.

З огляду на це, при розвидці про колійовий Уряд належить дослідити взаємостосунки між цими двома інституціями і степень узалежнення одної від другої, як що таке узалежнення існує. Це між иншим можна спостерігати в підписів організаційних наказів /чи підписує влада військова чи колійова/ зі стосунків колійових працьовників до служби у війську в розмежування компетенцію коменданта станії колії і т.д.

§ 6. Лінії колійові.

Евіденція колійової лінії полягає в здобутті інформацій про назву, напряму, довжину ліній, широчині і кількість торів. Широчина -

колії потрібна з того погляду, що можна в ріжних краях унеможливлювати вживання одного роду рухомого складу на всіх теренах: наприклад: паротяги, що курсують на польських лініях, що мають нормальну ширину колії, не можуть бути застосовані на широкоторових російських лініях без попереднього перебудовання. В Німеччині тори нормальні, з тої причини, німці під час польської окупації, щоб мати змогу вживати на польськім терені свій рухомий склад, перебудували цілий ряд колійових ліній на нормальну ширину. Опріч кількости торів на насипові, належить також занотувати ширину насипу, бо можливо що насип приготовано на два чи й більше торів, а чинемо лишень один, другого або не прийшлось прокласти, або бракло матеріялу. При нотуванню торів нечинних належить звернути увагу на причину унерухомлення данного тору /брак опалу, рух. складу, ушкодження тору, страйк і т. ин../. Треба дослідити, як і коли укладнено було рейки, перекрій і грубість шпали, особливо ходить о рід матеріялу в шпалах. Найліпшими е залізні, уживані на станціях. /В Німеччині майже всі вони залізні/. Такі шпали витримують вагу всякого рухомого складу. Дерев"яні ж, особливо соскові, е непрактичні, бо не всі паротяги можуть по них ходити. З тої причини, наприкла Литва, не може користатив паротягів, надісланих їй з Франції, бо французські паротяги е затяжкі на її тори з сосновими шпалами. Докладну розвідку будови колійової лінії належить провадити з огляду на можливу диверсійнк акцію на колії.

Дослідити належить кількість і докладно визначити місця мостів, водних стоків, віодуктів, вийомів, високість, широкість і кількість кривих, рід грунту, насипу, всякого роду ушкодження, поправлені і не поправлені. Звернути увагу на кількість, рід і віддаленість від колійової лінії будівельних майстерень, як то: байок, рейок, стовпців, каменя, Ті матеріли залишаються на випадок ушкоджень, щоб полегшити хутку направу ліній, не чикаючи на довіз матеріялу зі станції. Дуже важливо дослідити провозоздатність лінії та її пропускну здібність.

Стислі данні, що до складу й кількости перетранспортування потягів і вантажу занотовано в денникові, /журналі/ руху, що на кожній станції лежить в бюрі завідуючого або дижурного агента відділу служби Руху. Найліпше видостати перебитки тих денників. При докладній розвідці ліній звернути увагу на характер приколійової місцевости. /пф. 2 № 2/.

§ 7. Колійові станції.

При розвідці колійової станції належить здобути загальний плян станції, можливо найголовнійших її пунктів, особливо головного тору місця зворотів. Звернути увагу на кількість і довжину запасових торів на тори, що несполучені поміж собою з-за браку стрілок. Дослідити рід станції, чи е деповські колії /рід, нор. сх. № 2/, майстерні колонки, і як що на тих станціях з"осереджується найбільша кількість паротягів. Ці колонки мають величезне значіння для транспорту, бо без води, як і без палива паротяги не можуть рушати. Знаючи ж положення водотягової лінії, легко нищити водотягові інстоляції /устрої/. Дослідити. спорудження станції і її пропускну здібність. /пф. 4 § 6/ і рід, сістему, стан і організацію колійової сігналізації.

§ 8. Рухомий склад.

Паротяги поділяються засадничо на три категорії: особові, вантажові й маневрові. Особові паротяги мають три пари /старої сістеми, дві або рідко три пари/ великих коліс везучих і ні жадної, одну або дві пари малих коліс - ведучих /бігунків/.

Маневрові паротяги, то переважно старі, вантажові паротяги. Кожний тіп паротягів має свою серію, що складається з кількох літер. Кожний паротяг опріч серії має ще й свій власний номер. Розвідуючи про паротяги треба звертати увагу на серію і номер паротягу, але не тендера, який часто буває причепленим й до инших паротягів. Означаються паротяги згідно формулів N. ш Z де N і Z покажують кількість ведучих осів, а М везучих. N:Р:М. нормальний російський вантажовий паротяг серії "О" означається 0:4:0, що значить, що немае цілком ведучих вісів, а чотирі везучих.

Нормальний російський вантажовий паротяг підсилений серії "Щ" означається 1:4:0, що значить, що паротяг мае спереду одну ведучу вісь і 4 везучих. При переведенні евіденції паротягів зазначається псуття їх знаними легкими способами, досліджується стан паротягів, кількість % їх в ремонті біжучому, середньому чи грунтовому. Вагони поділяються на особові, і вантажові. Вантажові вагони бувають зви -

чайні подвійні на чотирьох осях і звичайні,плятформи,плятформи американські,баласні,уживані до опенцерованих потягів,цістерни для переведення плинд /бензини,нафти,ропи,спирту/.

Для спеціяльних технічних цілів бувають же вантажові вагони-майстерні з повним обрудованням,ті вагони належать до роспорядимости технічних військ.

Опрічь рухомого складу належить дослідити зміст і стан складів і технічних майстерень,дослідити кількість і якість їх технічного виекіпування, продуктивність і інтенсивність праці.

§ 9. Заосмотрення колії.

Щоби мати докладні відомости про загальний стан колії і здатність її до регулярного функціонування належить дослідити її загальний стан заосмотрення особливо ж палива й смари,бо без тих двох головних для рухомого складу речей колійовий рух є не можливий.

Кількість і якість палива і смари передовсім впливає на степень інтенсивности руху,бо неопалений паротяг при найліпшім технічнім виепікуванні не зрушить з місця як і не висмаровані відповідно також недалеко заїде,бо розогріті його части,як осі,колїс,гамулець та инше скоро перегорять і паротяг стане до нічого.Опріч палива й смари належить дослідити кількість технічних засобів,будівельного матеріялу, спревців,запасових частин а також місцевої бази і склади і що в них е.Також дуже вадливо мати інформації про конечне щоденне запотребування палива на даній лінії і фактичне щоденне заосмотрення її.Стосування щоденного запотребування до фактичного заосмотрення від разу покаже стан одного з найважливійших чинників руху колійового заосмотрення а потім і стан колійового руху і його перспективи на майбутне.Нарешті належить дослідити спосіб заосмотрення армії.Чи дану лінію заосмотрюється з запасових складів,чи з місцевих,як далеко склади з паливом від станції,і їх завартість.З браку запасів на місцях в багатьох місцевостях паротяги опалюються деревом,постачаемим просто з лісу, за поміччю спеціяльних допоможніх колійок.В разі таку існують,треба знати їх росклад,запаси зрубаного в лісі дерева,в районі тих колійок і спосіб їх охорони,чи взагнлі їх пильнується чи ні.Всі ті відомости легко можна дістати,маючи стосунки зі службовцями,навіть як хто тих стосунків немае,може багато довідатись з поточної розмови з службовцями уміло провадячи розмови.В розмові з кондукторами і иншою колійовою обслугою можна або хвалити регулярність і швидкість руху,порядок на коліях і т.д.,або нарікати на як-раз противний стан колії,дивуючись і не сподівано запитуючи,про причини,для чого таке е, а не инакше... для чого до цієї пори було инакше і могло бути инакше і т.д...З машіністами найлекше балакати про паротяги і їх стан,розмір і т.д..З рештою кожна розвідка під час виконання мае свої спеціяльні умовини,що полекшують,або перешкоджають виконанню завдання,які ні передбачити а ні подати як певні не можна,і використання яких залежить безпосередньо від здібности виконуючого.

§ 10. Зв"язок телеграфичний і телефонічний.

Зв"язок телеграфичний,як найскорший спосіб комунікування з місцями навіть найбільш підлеглими мае величезне значіння й застосовання при всякого рода працях.

Телеграф є конечним для керування загальним рухом колії для скорого інформування про видані зарядження,накази,інструкції,виникші не передбачені випадки.

Під час війни,особливо в прифронтовій смузі,значіння телеграфу виростае з погляду на конечність стислово контакту між всіма військовими відділами,евіденція служби зв"язку обіймае організацію тієї служби, стаційне телеграфичне майно як то:кількість апаратів,сістеми,належить дослідити сіть всіх телеграфних сполучень,обсадження службовим персоналом і його фахову освіту.Всі ті відомости дадуть нам виказ стану телеграфичного зв"язку і степень інтенсивности і працездатности.

§ II. Обслуга колійова.

Колійові службовці на неприятельських коліях уявляють групу людей, найбільше усвідомлену,що до колійового стану.Вони можуть подати найдокладнійші інформації про все,що стосується до колії як рівнозначно допомогти /або перешкодити/ диверсійній акції на тій лінії. Вчасно віпсувати паротяг, або в"їхати з паротягом так, щоб

закаркувати цілу лінію, не є річчю легкою і до того треба зо всім бути докладно ознайомленим, яким може бути лише колійовий службовець. Ніхто так добре не потрапить виколіїти потяг, або спричинитися до цілковитого замішання руху, як самі колійовці. Природньо першенство в тім напрямку може мати колійовий уряд, особливо відділ руху, від наказів і розпоряджень якого залежить організація руху. Під час евакуації України большовиками в 1919 році було кільканадцять випадків закаркування вузлових станцій завдяки злій волі керовників. Закаркування Полтави під час евакуації Харькова, або Бахмача, під час евакуації Києва мусило бути ділом не одного фаховця - колійовця. Тому то докладне зазнайомлення з колійовим персоналом і проникнення в осередки їх життя має першорядне значіння. Належить дізнатися про їх численність, освіту загальну, освіту фахову, степень інтелігентности, усвідомлення політичного, суспільного і національного, дізнатись про їх організація, професюзи, економичні, партійні і инш., їх потреби, жадання, особисті стремління. Важливим чинником є за, або протидержавний настрій колійовців і їх стосунок до Уряду, а також національний склад, який можна відповідно використати на патріотичному тлі. Посідаючи шляхом розвідки вищезазначеними відомостями можна в мірі потреби відповідно реагувати на поодинокі прояви колійового життя і в певний мірі через те впливати на цілий стан колії супротивника.

§ 12. Охорона колії.

Охорона колії відбувається через колійову обслугу, військові відділи місцевої формації і спеціяльні колійові частини. Під час розвідки про колійову охорону належить звертати увагу на організацію її і уділ війська. Досліджуючи колійові війська належить довідатися про їх назву, нумер, тактичне призначення, дізнатися про дислокацію, численність і національний склад, стан засмотрення, боєвий стаж і боєздатність, настрій, стосунок до місцевої людности і навзворот.

5. Ріки й канали.

§ 1. Ріки становлять одну з найважливійших перешкод для сухопутного транспорту, одночасно вони є першим після колії, комунікаційним засобом за допомогою якого можна однаково добре транспортувати і засмотрювати війська, оскільки рід і положення ріки є в цьому розумінні зручним.

§ 2. По за загальним дослідженням ріки, що до її природніх властивостей як напрям, корито, течія, дно і т.п., під поглядом транспортовим належить дослідити бази і важливіші пункти на побережжу, зручні для затримання війська. Дороги рівнобіжні з рікою, придатні для пішних перемаршів, загальний характер місцевости, по якій протікає ріка. Належить прослідити стан ріки, її транспортову здатність, довжину сплаву, часть навігації по ній, вплив пори року на сплав. Дізнатися треба про природні перешкоди для сплаву, як наприклад, стрімкі, або скелясті береги, мілизни, острови, і штучні, вроді машнів, низько-висячих мостів і т.п.. По за тим належить дослідити якими транспортовими засобами розпоряджує дана ріка, чи володіє вистарчаючою кількістю таборів /пароплавів, човнів, берлин/ у стосунку до запотребовання за для плянового транспорту. Рід склад і стан цього рухомого складу чи стан його витримає протягом сьогорічної навігації, чи достатньо підготовлені до розпочаття навігації, тоесть чи достатньо засмотрені в паливо, якої ємкости пароплави можуть курсувати по даній річці.

promów

§ 3. Канали.

Під час розвідки каналів належить звернути увагу на їх комунікацію, природу їх грунту, чи як можна їх осушити або відвернути. Як можна знищити їх шлюзи, перешкодити сплавові, належить докладно зазнайомитися з будовою каналу, обслугою, способами і часом переправи через канал. Яке значіння має канал для даної ріки. Який вплив і значіння на транспорт і комунікацію мало би знищення каналу. Чи під сторожею.

§ 4. Всі ці відомости дадуть змогу більше ознайомитися з рікою,її значінням для цілей війни,зоорієнтовання,оскільки здобуття її зглядно її устям імісця сплаву від ворога,зашкодить йому і які можна буде осягнути користи з посідання даною рікою.Особливі важливі є данні про ріки,що в прифронтовій смузі,бо опріч транспортового значіння,ріки мають ще значіння,як природньої оборонної лінії.

6.Грунтові дороги.

§ I. Дороги поділяються засадничо на звичайні,биті,і бруковані.

§ 2.Звичайні дороги найневигідніші,бо підлягають впливові погоди і пори року,з огляду на що без попереднього дослідження не можна напевно окреслити їх стану.Ці дороги проведені в інтересах околичних мешканців є звичайно вузькі і не мають певно вираженого напряму.

§ 3. Бруковані дороги і биті добре,оскільки - оскільки добре збудовані.Мають вони звичайно рів для стоку води,мають визначену ширину і напрям.Стан дороги залежить передовсім від будови,як що дорогу збудовано добре; грунт,на якому вона лежить не грає такої ролі як для доріг звичайних.

§ 4. Дороги бруковані складаються головно з двох частей:пічаної основи,і бруку,будованого з каміння,укладеного можливо надгустіше. Такі дороги вимагають повсякчасного догляду над їх станом і старанної направи в разі ушкодження,инакше псуються хутко і не витримують перемаршу більших транспортів війська.

§ 5. Биті дороги далеко міцніші від брукованих і витриваліші що до зміни погоди.Їх будується в такий спосіб; На підкладі з піску укладається малі рівні кам"янці і все засипається шаром товченого каміння і добре укочується за допомогою залізного валка. Такі дороги дуже добре надаються до перемаршів відділів всіх родів зброї.Найкращими є биті дороги,так звані американські,що відріжняються тим,що не мають ровів на воду,натомість поверхня дороги усипана лукозато й спадисті її боки не можуть затримувати на собі води,що стікаючи сама собі робить природні рови.

§ 6. Розвідка доріг полягає на дослідженню роду дороги,її довжини,будови напряму.Належить дослідити її стан,назву і віддаленість місцевости,через яку вона переходить.При дослідженні належить спеціяльно зазначити,чи дорога надається до більших перемаршів, для тяжкої армати,чи має якусь природну заслону /ліс,гори/,чи можна її оминути.Опріч цього предметом розвідки доріг є рівно ж поштові забудовання,гаражі й транспортові засади,яу фурманки,самоходи,коні,місця зручні для ночлігу і т.д..

7. Мости.

§ I. Мости бувають сталі і рухомі,будовані з дерева,каменя і заліза,криті і некриті.Мости рухомі мають рухому підставу,наприклад,понтонові мости,яких лежні є оперті на великі човни.Такі мости будується звичайно для цілій війни,на випадок потреби негайного перекинення війська на другий бік річки і на ріках з дуже сильною течією,де з причини весняної повіди жадний сталий міст не втримався б.Криті мости мають сталий поміст,по якому можна перейти або переїхати,некриті ж спеціяльно колійові,сталого помосту не мають, а лише основу,на якім укладено рейки.Такі мости не надаються до инших перемаршів.Однак де-які мости некриті,мають біля себе заготовлений матеріял на поміст,яким можна в разі потреби покрити міст і в той спосіб уможливити перехід по ньому.

§ 2. Під час розвідки мосту належить звернути обачну увагу на рід матеріялу,з якого він збудований і разом спосіб будови мосту.Далі подати виміри мосту /довжина і ширина/ і виміри поодиноких частей,особливо лежнів,основи,бетонових баків /при псуванню

моста ті данні необхідні для обчислення величини вибухових заряду/, високість води під мостом, рід берегів і прилеглий терен, дослідити як пильно міст стережеться. Чи є близько матеріял до направи, чи є наготовлений при колійових мостах поміст.

8. Транспорт військовий.

§ 1. На особливу увагу під час війни безумовно заслуговує військовий транспорт.

§ 2. Предметом тої розвідки передовсім є загальні відомости про транспортуєму військову одиницю, як нумер і назва, рід зброї, перевозимого відділу, напрям транспорту /звідки і куди/, час приїзду і склад транспорту. Як що транспорт відбувається коліями, то кількість вагонів з людьми, з кіньми, з еквіпуванням, як що ніщо, то численний стан, стан екіпування. Особливу треба звернути увагу на цей останній, бо часто з браку добрих даних зі стану екіпування рух. складу треба робити вислід про віддаленість перемаршу.

§ 3. Дальші належить дослідити рід транспорту. Військові транспорти з огляду на характер окремих транспортів можна поділити на три головні групи: 1/ Перекидання війська чи зміна дислокації відділів; 2/ евакуація і 3/транспорти заосмотрюючі. Визначення роду транспорту є дуже важливим, бо воно допомагає зорієнтуватися в замірах ворога і його стратегічної ситуації. Так, наприклад, евакуаційні підготовлення означають звичайно непевний боєвий стан на накуованім відтінку або передбачення зі сторони ворога офензиви; гвалтовні перегрупування війська і перекидання його в одно місце свідчать про бажання противника підсилити даний відтінок чи то в цілях певного опору, чи в замірах офензивних.

§ 4. При сконстатуванню перекидання військ належить довідатися чи наступило воно в наслідок наказу висшої влади /а саме в мисль наготовленого завчасу операційного пляну/ чи зістало викликане непередбаченими обставинами боя. Належить дослідити протяг часу, в якім це перегрупування військ повинно бути доконаним. В евакуаційних транспортах належить дослідити, що саме є предметом евакуації, характер і організацію її. Чи то є евакуація плянова, передбачена і приготовлена заздалегідь, чи несподівана, а через те поспішна і без ладу. Нарешті в заосмотрюючих транспортах важливими є інформації про перевозимий предмет - /провіат, амуніція/ і місця навантаження і вивантаження тих транспортів.

§ 5. Найліпшим способом переведення такої розвідки є докладна стала обсервація транспортів на колійових станціях, або збудування дневних виказів на збірних пунктах. /В Росії на цих пунктах, що містяться на станції, мильдуються всі без вийнятку перекидувані війська/. Добувши ж данні мельдункового журналу, тим самим мається найліпші відомости про всілякі військові транспорти, що перейшли через дану станцію./

Акція диверсійна на тилах ворога.

§ 1. На підставі добутого шляхом розвідки матеріялу про поодинокі транспортовані об'єкти, можна в міру потреби опрацювати плянову акцію поважного шкодження ворогові, псування необхідних комунікаційних інсталяцій. При добрій охоті й вмілому використанню ушов можна однаково багато напсувати, навіть без попереднього обмисленого пляну, лише під час першої розвідки треба не пропустити сприяючих обставин і користати з кожної, що надається на те, оказії. Часто трапляється так, що під час розвідки легше і більше можна нашкодити без підготовлення і потрібних інструментів а ніж потім, маючи про все докладні відомости, матеріяли і опрацювання. Для того кожен розвідчик повинен мати поняття про те, що коли і як псувати, щоб принести ворогові як найбільше шкоди.

§ 2. Псування колійових ліній.

Щоб грунтовно псувати лінії під час повіді найкористнійше

висаджувати в повітря великі рури, або бетони /діяметром до 1 метра/, особливо на весні, коли малі струмки мають багато води і можуть значно прорвать насип, а таку шкоду як зіпсуття насипу не так легко поправити. Добрим способом розвинчувати рейки. Чинити те належить на кривих, особливо де трапиться великий спад, крутий поворот або високий насип, бо тоді вихолієний потяг легше зійде з насипу. Найліпше підривати на середині кривої. В тих місцях звичайно стоїть стовпець з табличкою, що показує радіус заокруглення /наприклад R-200,500-1000 сажнів/. Чим більший кут, тим краще. На кривих укладено рейки, вигнуті, що до відповідного радіусу, тому зіпсуття такої рейки значно утрудняє поправку, бо дібрання рейок того ж самого вигнуття є досить трудно і вимагає довшого часу, часом жетреба доставити ії зі значної віддалегости. Добре зіпсувати колію від разу в кількох місцях так, щоб не можна було всіх ушкоджень направити одночасно, лише ступнево одно за одним. Не треба псувати в місцях, бо близько складено запаси будівельного матеріялу, як рейок, балок, бетону, бо не буде то великою шкодою для противника, який в короткім часі те поправить, маючи матеріял під рукою. Робити те можна лише тоді, як е час і можна спалити все. Коли е час можна скласти лежні спилені телефоні стовпи, рейки на них, і все те спалити. Таке зіпсуття е дуже важливим. Однако все це важливе до виконання з погляду на потребу на те кількість часу.

§ 3. Псуття польової станції.

Зіпсувати станцію не значить ще знищити ії всю разом з забудованим, що вимагає багато часу і людей. Доволі попсувати ті части, знищення яких унеможливить транспортування потягів через дану станцію а саме: колію, водотяги, телеграф. Знищення тих трьох станційних інсталяцій унерухомить ії на довгий час. Для цілковитого знищення колії на станції вистарчить висадити кілька головних стрілок, які лучать станційні колії з коліями лінії і поворотний круг паротягового парку. Таким способом унерухомлюється цілу станційну колію, замикається рухомий склад, що стоїть на колії і всі паротяги, що стоять в парку. При висадженю стрілок належить звернути увагу, які з них лучать найбільші колії з огляду на що зіпсуття іх принесе найбільше шкоди на станції. Опрічь колії належить псувати водотягові інсталяції, бо помимо шкоди для станції та без води не буде могла урухомити паротяги, добре зіпсувати водотяг вибуховою силою води, саме найкраще доломоже нищенню станції. Найлегше псувати водотяги закладаючи набої коло шлюзів і вантузів і инших частей, бо шлюзи і вантузи звичайно лежать в студенськах до яких найлекше дістатись. В Росії тепер брак тих частей, що утрудняе іх поправлення.

§ 4. Псування лінії і приладів лінії телеграф і телефон.

При знищені колійових лінії необхідним е нищення телеграфного сполучення. Стація з зіпсованим телеграфом не може порозумітися з сусідніми стаціями а ні попередити іх про виникші випадки, на що також треба звернути увагу при виборі часу для вчинення замаху, щоб висадити колію до прибуття потягу. Найлекший спосіб порвання телеграфної лінії е обтинать ножицями дріт і кільце заховать в лісі, бо зоставлення дроту на місці шкоди полекшуе ворогові відшукання його і скоре поправлення. Радикальний засіб псуття е спилювання телеграфних стовпів, тим більше, що в Росії, де запасових стовпів нема ніяк.-

---ооо---

ІНСТРУКЦІЯ
ПРО ТРАНСПОРТОВУ РОЗВІДКУ

І. Загальні відомости.

§ І. Значіння комунікації для цілей війни.

Одним з найважніших допомічних чинників в провадженні війни є комунікація; від доброго чи лихого стану її не раз залежить результат важних ділань. Безупинне перетранспортовування військ, добре техничне і апровізаційне їх заосмотрення вимагає широко-розгалуженої комунікаційної сітки і повного строгого використання, всіх засобів, які лише надаються в цьому розумінні для використання.

Особливого значіння набірає комунікаційна сіть в прифронтовій смузі, де більш інтенсивно приходиться перекидати війська і звідки весь час мусять осуватися всілякі чинники, що утруднюють рух військових одиниць як то: полонені, ранені, з"ужитий боєвий матеріял, боєва здобич та инше, що безпосередньо впливає на пониження здатности війська до маневру, де й заосмотрення вимагає максимальної пунктуальности. Доставу своєчасну і кількість вистарчаючу для війська може запевнити тільки добрий стан транспорту з себ-то й комунікації. Відомости ж про стан комунікації на ворожому терені дають нам змогу визначити де-що про стан заосмотрення ворожого війська і вигляди на майбутнє під тим поглядом.

§ 2. Заосмотрення фронту відбувається звичайно за допомогою так званих головних баз фронтових, себ-то складниць всякого рода припасу, віддалених 60 до 100 км. від лінії фронту. Фронтові бази заосмотрюють звичайно дівізійні бази/груп військ, можливо відтінків фронту, а ці, знаходячись на багато ближче до боєвої лінії, відтримують ці відділи заосмотрення поодиноких полків, що перебувають, /хоч і не завжди/ при штабах полків. При евіденції тих складниць, опріч їх докладної дисльоакації, важливим є дослідження способу їх комунікаційного контакту між собою, з глибокими тилами/ цілим краєм, бо здобуття з"осередження в базах потрібної кількости припасів у визначений час є річчю незмірно трудною і стан комунікації відограє тут першорядну ролю.

Важливі також сталі інформації про час, в який головні бази заосмотрюють другорядні, особливо з огляду на диверсійну акцію на ворожих тилах, бо маючи дисльоакацію баз і спосіб їх спорудження а також маршрутові терміни для заосмотрюючих транспортів, можливо у відповідний час з"організувати знищення таких транспортів, унеможлививши таким способом постачання на фронт харчів, або амуніції, брак якої видимо впливає на боєздатність війська, і наслідки бою. З цієї точки погляду потрібно знати в якій мірі поодинокі відділи можуть запобігти зракові, здобуттям потрібної кількости припасів від місцевої людности шляхом закупки, реквізиції або грабунку і як такі зарядження впливають на людність.

§ 3. Головні бази поділяються на інтендантські /апровізаційні, екві-пункові/, амуніційні /зброї, кулеметів, риштунків і т.д./ арматні, техничні, льотничі, самоходові, санітарні й опанцерованих потягів.

Бази дівізійні більш менш діляться так само /нема льотичних, самоходових і баз для опанцерованих потягів/ і містять в собі /принаймні мусять містити/ припасу на 7 до 10 день.

§ 4. Сфера ділання головних баз, як одиниць адміністраційних військових, більш менш сталих на визначенім кордоні, охоплює звичайно кілька губерній. Це значить, що зі всіх продуктів даного терену має користати передовсім та база, в межах компетенції якої даний терен знаходиться, маючи при тому до розпорядимости всі комунікаційні засоби. При евіденції транспортів бажані відомости о границях окремих сфер, бо вони дають змогу виснити, чи комунікаційні засоби даної сфери вистарчають запотребованням бази, чи ні, в якій мірі.

2. Терен.

§ 1. Значіння терену.

Безпосередній вплив на організацію й стан комунікації має значіння як для головної бойової акції, так рівно і для співділання тилів з фронтом і допомоги краєві. З причини неможливости стисло обсадити такий довжений фронт, поодинокі командування змушені до частого перекидання військових відділів з одного відтінку фронту на другий часто не віддеглість до 1000 км.. Далекі перемарші війська пішки тепер зовсім не практикується з огляду на їх невигідність, а до того таке транспортування відділів вимагало б дуже довгого часу. З тої причини брак колійових ліній на відтінку, або їх дезорганізація, дуже утрудняє рухи військ, а тим самом загальну бойову акцію. Навпаки добре розгалужена і регулярно функціонуюча колійова сіть дає можливість протягом дуже короткого часу перекидати великі кількість війська з позиції на позицію і разом з тим хутко виконувати всілякі техничні зарядження.

Німці могли провадити енергійну військову акцію одночасно на двох протилежних границях своєї держави, відділених на тисячі кільометрів лише завдячуючи надзвичайній інтенсивности й справности своєї колійової сітки, добрий стан якої давав їм змогу перекидати цілі корпуси війська в кілька день з під Вердена на Волинь, або з Північної Франції на Литву.

§ 2. Роблячи висновки з вищесказаного належить підкреслити значіння посідання як найліпших відомостів про колійову справу супротивника які можуть улекшити військовій владі орієнтування себе в загальній ситуації, вирахування сил противника, і його транспортоздатність, а разом з тим, і здатність війська до маневрів.

Докладні відомости про стан, організацію, склад і т.д. супротивника потрібно також для переведення диверсійної акції на тилах його.

§ 3. Докладне знайомлення зі станом колійової справи на ворожому терені і стеження за всіма змінами, поліпшенням та ріжними зарядженнями супротивника в цій царині можна здобути лише шляхом стислої безперервної евіденції всіх посередньо або безпосередньої в питанням колії звязаних фактів.

§ 4. Предметом колійової розвідки є все, в царині колії, починаючи від головного колійового уряду і кінчаючи на найменьших дрібницях транспорту а саме:

Організація і склад колійового керовництва,
Колійові лінії станції й рухомий склад,
Засмотрення колії, зв"язок, обслуга, охорона.

§ 5. Організація комунікаційного колійового Уряду.

В мирний час керовництво комунікацією концентрується переважно в спеціяльній державній інструкції "Міністерства шляхів".

Під військовий же час з огляду на конечність стислого співділання, коли з розпочаттям військової акції Уряд колії переходить часто в розпорядження військових влад, служачи передовсім для військових цілей.

З огляду на це, при розвідці про колійовий Уряд належить дослідити взаємостосунки між цими двома інституціями і степень узалежнення однієї від другої, як що таке узалежнення існує. Це між иншим можна спостерігати з підписів організаційних наказів /чи підписує влада військова чи колійова/ зі стосунків колійових працьовників до служби у війську з розмежування компетенцію коменданта станції колії і т.д.

§ 6. Лінії колійові.

Евіденція колійової лінії полягає в здобутті інформацій про назву, напряму, довжину ліній, широчині і кількість торів. Широчина -

колії потрібна з того погляду, що можна в ріжних краях унеможливлювати

вживання одного роду рухомого складу на всіх теренах: наприклад: паротяги, що курсують на польських лініях, що мають нормальну ширину колії, не можуть бути застосовані на ширококоторових російських лініях без попереднього перебудування. В Німеччині тори нормальні, з тої причини, німці під час польської окупації, щоб мати змогу вживати на польськім терені свій рухомий склад, перебудували цілий ряд колійових ліній на нормальну ширину, опріч кількости торів, на насипові, належить також занотувати, ширину насипу, бо можливо що насип приготовано на два чи й більше торів, а зложено лишень один, другого або не прийшлось проклаcти, або бракло матеріялу. При нотуванню торів нечинних належить звернути увагу на причину унерухомлення даного тору /брак опалу, рух. складу, ушкодження тору, страйк і т.ин../. Треба досліджити, як і коли укладчено було рейки, перекрій і грубість шпали, особливо ходить о рід матеріялу в шпалах. Найліпшими є залізні, уживані на станціях. /В Німеччині майже всі вони залізні/. Такі шпали витримують вагу всякого рухомого складу. Дерев"яні ж, особливо соснові, є непрактичні, бо не всі паротяги можуть по них ходити. З тої причини, наприкла Литва, не може користати з паротягів, надісланих їй з Франції, бо французькі паротяги є затяжкі на її тори з сосновими шпалами. Докладну розвідку будови колійової лінії належить провадити, з огляду на можливу диверсійну акцію на колії.

Досліджити належить кількість і докладно визначити місця мостів, водних стоків, віодуктів, виломів, високість, широкість і кількість кривих, рід грунту, насипу, всякого роду ушкодження, поправлені і не поправлені. Звернути увагу на кількість, рід і віддаленість від колійової лінії будівельних майстерень, як то: балок, рейок, стовпців, каміння, Ті матеріли, залишаються на випадок ушкоджень, щоб полегшити хутку направу лінії, не чекаючи на довіз матеріялу зі станції. Дуже важливо досліджити провозодатність лінії та її пропускну здібність.

Стислі дані, що до складу й кількости перетранспортування потягів і вантажу занотовано в денникові, /журналі/руху, що на кожній станції лежить в бюрі завідуючого або дижурного агента відділу служби Руху. Найліпше видостати перебитки тих денників. При докладній розвідці лінії звернути увагу на характер приколійової місцевости. /пф.2 № 2/.

§ 7. Колійові станції.

При розвідці колійової станції належить здобути загальний плян станції, можливо найголовніших її пунктів, особливо головного тору місця зворотів. Звернути увагу на кількість і довжину запасових торів на тори, що несполучені поміж собою з-за браку стрілок. Досліджити рід станції, чи є деповські колії /рід, нор.сх.№ 2/, майстерні колонки, і як що на тих станціях з"осереджується найбільша кількість паротягів. Ці колонки мають величезне значіння для транспорту, бо без води, як і без палива паротяги не можуть рушити. Знаючи з положення водотягової лінії, легко нищити водотягові інсталяції /устрої/. Досліджити спорудження станції і її пропускну здібність. /пф.4 § 5/ і рід, систему, стан і організацію колійової сігналізації.

§ 8. Рухомий склад.

Паротяги поділяються засадничо на три категорії: особові, вантажові й маневрові. Особові паротяги мають три пари /старої системи, дві або рідко три пари/ великих коліс везучих і ні жадної, одну або дві пари малих коліс - ведучих /бігунків/.

Маневрові паротяги, то переважно старі, вантажові паротяги. Кожний тіп паротягів має свою серію, що складається з кількох літер. Кожний паротяг опріч серії має ще й свій власний номер. Розвідуючи про паротяги треба звертати увагу на серію і номер паротягу, але не тендера, який часто буває причепленим й до инших паротягів. Означаються паротяги згідно формулів N. M Z де N і Z показують кількість ведучих осів, а M везучих N:P:M нормальний російський вантажовий паротяг серії "О" означається 0:4:0, що значить, що немає цілком ведучих вісів, а чотирі везучих.

Нормальний російський вантажовий паротяг підсилений серії "Щ" означається 1:4:0, що значить, що паротяг має спереду одну ведучу вісь і 4 везучих. При переведенні евіденції паротягів зазначається поутря їх знаним легким способами, досліджується стан паротягів, кількість і % їх в ремонті біжучому, середньому чи грунтовому. Вагони поділяються на особові, і вантажові. Вантажові вагони бувають зви -

чайні подвійні на чотирьох осях і звичайні, платформи, платформи американські, балансі, уживані до опанцерованих потягів, цістерни для переведення плинів /бензини, нафти, ропи, спирту/.

Для спеціяльних технічних цілів бувають ще вантажові вагони-майстерні з повним оборудованням, ті вагони належить до розпорядимости технічних військ.

Опріч рухомого складу належить дослідити зміст і стан складів і технічних майстерень, дослідити кількість і якість їх технічного виекіпування, продуктивність і інтенсивність праці.

§ 9. Заосмотрення колії.

Щоби мати докладні відомости про загальний стан колії і здатність її до регулярного функціонування належить дослідити її загальний стан заосмотрення особливо ж палива й смари, бо без тих двох головних для рухомого складу речей колійовий рух є не можливий.

Кількість і якість палива і смари передовсім впливає на степень інтенсивности руху, бо неопалений паротяг при найліпшім технічнім виекіпуванні не зрушить з місця як і не висмаровані відповідно також недалеко заїде, бо розогріті його части, як осі, колі с, гамулець та інше скоро перегорять і паротяг стане до нічого. Опріч палива й смари належить дослідити кількість технічних засобів, будівельного матеріялу, скревців, запасових частин а також місцевої бази і склади і що в них є. Також дуже важливо мати інформації про конечне щоденне запотребування палива на даній лінії і фактичне щоденне заосмотрення її. Стосунання щоденного запотребування до фактичного заосмотрення від разу покаже стан одного з найважливіщих чинників руху колійового заосмотрення а потім і стан колійового руху і його перспективи на майбутнє. Нарешті належить дослідити спосіб заосмотрення армії. Чи дану лінію заосмотрюється з запасових складів, чи з місцевих, як далеко склади з паливом від станції, і їх заквартість. З браку запасів на місцях в багатьох місцевостях паротяги опалюються деревом, постачаємим просто з лісу за поміччю спеціяльних допоможніх колійок. В разі таку існують, треба знати їх розклад, запаси зрубаного в лісі дерева, в районі тих колійок і спосіб їх охорони, чи взагалі їх пильнується чи ні. Всі ті відомости легко можна дістати, маючи стосунки зі службовцями, навіть як хто тих стосунків немає, може багато довідатись з поточної розмови з службовцями уміло проваджучи розмови. В розмові з кондукторами і иншою колійовою обслугою можна або хвалити регулярність і швидкість руху, порядок на колії як і т.д., або нарікати на як-раз противний стан колії, дивуючись і не сподівано запитуючи, про причини, для чого таке є, а не инакше... для чого до цієї пори було инакше і могло бути инакше і т.д... З машиністами найлекше балакати про паротяги і їх стан, розмір і т.д... З рештою кожна розвідка під час виконання має свої спеціяльні умовини, що полекшують, або перешкоджають виконанню завдання, які ні передбачити а ні подати як певні не можна, і використання яких залежить безпосередньо від здібности виконуючого.

§ 10. Зв"язок телеграфичний і телефоничний.

Зв"язок телеграфичний, як найскорший спосіб комунікування з місцями навіть найбільш віддаленими має величезне значіння и застосовання при всякого рода працях.

Телеграф є конечним для керування загальним рухом колії для скорого інформування про видані зарядження, накази, інструкції, вищі не передбачені випадки.

Під час війни, особливо в прифронтовій смузі, значіння телеграфу виростає з погляду на конечність сталого контакту між всіма військовими відділами, евіденція служби зв"язку обіймає організацію тієї служби, стаційне телеграфичне майно як то: кількість апаратів, сістеми, належить дослідити сіть всіх телеграфних сполучень, обсадження службовим персоналом і його фахову освіту. Всі ті відомости дадуть нам виказ стану телеграфичного зв"язку і степень інтенсивности і працездатности.

§ 11. Обслуга колійова.

Колійові службовці на неприятельських коліях уявляють групу людей найбільше усвідомлену, що до колійового стану. Вони можуть подати найдокладніші інформації про все, що стосується до колії як рівнозначно допомогти /або перешкодити/ диверсійній акції на тій лінії. Вчасно зіпсувати паротяг, або в"їхати з паротягом так, щоб

запаркувати цілу лінію, що є річчю легкою і до того треба во всім бути докладно ознайомленим, яким може бути лише колійовий службовець. Ніхто так добре не зустріне залізниці потяг, або спричиниться до цілковитого замішання руху, як самі колійовці. Природньо першенство в тім напряму може мати колійовий уряд, особливо відділ руху, від наказів і розпоряджень якого залежить організація руху. Під час окупації України большевиками в 1919 році було кільканадцять випадків запаркування вузлових станцій силами самих колійових керівників. Запаркування Полтави під час евакуації Харкова, або Бахмача, під час евакуації Київа мусило бути ділом не одного фахівця - колійовця. Тому то докладно ознайомлення з колійовим персоналом і проникнення в осередки їх життя має першорядне значіння. Належить дізнатися про їх чисельність, освіту загальну, освіту фахову, степень інтелігентности, усвідомлення політичного, суспільного і національного, дізнатись про їх організації, професійні, економічні, партійні і інш., їх потреби, жадання, особисті стремління. Важливим чинником є ще, або противорежимний настрій колійовців і їх стосунок до Уряду, а також національний склад, який можна відповідно використати на патріотичному тлі. Посідання цінних розвідних вищезазначеними відомостями позволяє в мірі потреби відповідно реагувати на поодинокі прояви колійового життя і в повній мірі через то впливати на цілий стан колії супротивника.

§ 1?. Охорона колії.

Охорона колії відбувається через колійову обслугу, військові відділи місцевої формації і спеціяльні колійові частини. Під час розвідки про колійову охорону належить звертати увагу на організацію її і уділ війська. Досліджуючи колійові війська належить довідатися про їх назву, нумер, таємничо призначення, дізнатися про дислокацію, чисельний і національний склад, стан заосмотрення, бойовий стан і боєздатність, настрій, стосунок до місцевої людности і підозрот.

5. Ріки й канали.

§ 1. Ріки становлять одну з найважливіших перешкод для сухопутного транспорту, одночасно вони є першими після колії, комунікаційними з собою за допомогою якого можна одначасно добре транспортувати і заосмотрювати війська, оскільки ряд і положення ріки є в цьому розумінні вигідним.

§ 2. По загальним дослідженням ріки, що є то її природніх властивостей як напрям, корито, течія, дно і т.п., під поглядом транспортовим належить досліджити бази і важливіші пункти на побережжу, зручні для затримання війська. Дороги рівнобіжні з рікою, придатні для інших перевозів, загальний характер місцевости, по якій протікає ріка. Належить прослідити стан ріки, її транспортову здатність, довжину сплаву, часть навігації по ній, вплив пори року на сплав. Дізнатися треба про природні перешкоди для сплаву, як наприклад, стрімки, або скелисті береги, мілизни, остови, і штучні, вроді шлюзів, низько-звисаючих мостів і т.п.. По за тим належить досліджити якими транспортовими засобами розпоряджує дана ріка, чи володіє вистарчаючою кількістю таборів /пароплавів, човнів, барж, / у стосунку до запотребовання за для пляного транспорту. Рід склад і стан цього рухомого складу чи стан його витримає протягом сьогорічної навігації, чи достатньо підготовлені до розпочаття навігації, тоесть чи достатньо заосмотрені в паливо, якої скости пароплави можуть курсувати по даній річці.

§ 3. Канали.

Під час розвідки каналів належить звернути увагу на їх комунікацію, природу їх грунту, чи як можна їх осушити або відворувати. Як можна знищити їх шлюзи, переходити сплавові, належить докладно зазнайомитися з будовою каналу, обслугою, способами і часом переправи через канал. Яке значіння має канал для даної ріки. Який вплив і значіння на транспорт і комунікацію мало би знищення каналу. Чи під сторожою.

§ 4. Всі ці відомости дадуть змогу більше ознайомитися з рі
кою, її значінням для цілої війни, зорієнтованим, оскільки здобут
тя її огляду її устиж місця оплаву від ворога, заходить міну і в
її огляду її устиж місця оплаву від ворога, заходить міну і в
можна буде осягнути нерести в посідання даною рікою. Особливі ва
живі є дані про ріки, що в прифронтовій смузі, бо опріч транспо
тового значіння, ріки мають ще значіння, як природньої оборонної
лінії.

6. Ґрунтові дороги.

§ 1. Дороги поділяються засадничо на звичайні, биті, і брукова

§ 2. Звичайні дороги найневигідніші, бо підлягають впливові по
і пори року, з огляду на що без попереднього дослідження не мож
напевно схарактеризувати їх стану. Ці дороги проводені в інтересах ок
них не шануть є звичайно вузькі і не мають певно виразного нап
ну.

§ 3. Бруковані дороги є дуже добре, здібніші - оскільки добре
збудовані. Мають вони звичайно рів для стоку води, мають визначе
ширину і напрям. Стан дороги залежить передовсім від будови, як
дорогу збудовано добре; ґрунт, на якому вона лежить не грає такої
ролі як для доріг звичайних.

§ 4. Дороги бруковані складаються головно з двох частей: підо-
чвої основи, і бруку, будованого з каміння, укладеного кожно
надгустіше. Такі дороги вимагають повсякчасного догляду над їх
станом і сторожної направи в разі ушкодження, шкоди псуються з
скоро і не витримують перемаршу більших транспортів війська.

§ 5. Биті дороги далеко міцніші від брукованих і витриваліші
що до зміни погоди. Їх будуються в такий спосіб, на підкладі з
... до землі ... все засипається ... та
іму укладається малі рівні кам'яні і все засипається ... за допомогою ... ва
чового каміння і добре ущільнюється за допомогою валів ... всіх
Такі дороги дуже добре надаються до перемаршів відділів всіх р
зброї. Найкращими є биті дороги, так звані американські, що відрі
зняються тим, що не мають ровів на воду, натомість поверхня доро
усипана ... в середині її боки не можуть затримувати на с
бі води, що стікаючи сама собі робить природні рови.

§ 6. Розвідка доріг полягає на дослідженню роду дороги, її
ширини, будови напряму. Належить дослідити її стан, вазу і віддалі
місцевости, через яку вона переходить. При дослідженні належить
спеціально зазначити, чи дорога надається до більших перемаршів
для тяжкої зброї, чи має якусь природну заслону /ліс, гори/, чи
на її оминути. Опріч цього предметом розвідки доріг є рівно
поштові забудовання, мережі і транспортові засади, як будинки,
походи, юні, місця зручні для постою і т.д..

7. Мости.

§ 1. Мости бувають сталі і рухомі, будовані з дерева, каменю і
заліза, криті і некриті. Мости рухомі мають рухому підставу, напр
лад, житонові мости, яких лежні є оперті на човни. Такі м
будуються звичайно для цілей війни, на випадок потреби швидкого
переправлення війська на другий бік річки і на ріках з дуже сильною
течією, що з причини нестійкої повіні жодний сталий міст не втри
мався б. Криті мости мають сталий поміст, по якому можна перейти або
переїхати, некриті є спеціально залізничні, сталого помосту не мають
а лише основу, на якій укладено рейки. Такі мости не надаються до
перемаршів. Однак деякі мости некриті, мають біля себе за
тесаний матеріял на поміст, яким можна в разі потреби покрити
міст і в той спосіб уможливити перехід по ньому.

§ 2. Під час розвідки мосту належить звернути обійму увагу
рід матеріялу, з якого він збудований і разом спосіб будови по
ту. Далі подати виміри мосту /довжина і ширина/ і виміри поодин
них частей, особливо лежнів, основ, бетонових баків /при неуважн

моста ті дані необхідні для обчислення величини вибухового заряду/, висоту води під мостом, рід берегів і прилеглий терен, дослідити як пильно мости стережуться. Чи є близько матеріял до направи, чи є наготовлений при залізничних мостах поміст.

3. Транспорт військовий.

§ 1. На особливу увагу під час війни безумовно заслуговує військовий транспорт.

§ 2. Предметом такої розвідки передовсім є загальні відомости про транспортовану військову одиницю, як нумер і назва, рід зброї, перевезеного відділу, напрям транспорту /звідки і куди/, час приїзду і склад транспорту. Як що транспорт відбувається залізницею, то кількість вагонів з людьми, з кіньми, з еквіпуванням, як що пішо, то чисельний стан, стан еквіпування. Особливу треба звернути увагу на цей останній, бо часто з браку добрих даних зі стану еквіпування жив.складу треба робити висновок про відпорність перевозу.

§ 3. Далі належить дослідити рід транспорту. Військові транспорти з огляду на характер окремих транспортів можна поділити на три головні групи: 1/ Переміщення війська чи зміна дислокації відділів; 2/ евакуації і 3/транспорти заосмотрюючі. Визначення роду транспорту є дуже важливим, бо воно допомагає зорієнтуватися в замірах ворога і його стратегічної ситуації. Так, наприклад, евакуаційні підготовлення означають звичайно непевний бойовий стан на певному відтинку або передбачення зі сторони ворога офензиви; гвалтовні перегрупування війська і переміщення його в одно місце свідчать про бажання противника підсилити даний відтинок чи то в цілях певного опору, чи в замірах офензивних.

§ 4. При ствердженню переміщення війська належить довідатися чи наступило воно в наслідок наказу вищої влади /а саме з вислідом наготовленого заздалегідь операційного пляну/ чи а стало викликане непередбаченими обставинами бою. Належить дослідити протяг часу, в якім це перегрупування війська повинно бути доконаним. В евакуаційних транспортах належить дослідити, що саме є предметом евакуації, характер і організацію її. Чи то є евакуація планова, передбачена і приготовлена наперед, чи несподівана, а через те поспішна і без ладу. Нарешті в заосмотрюючих транспортах важливими є інформації про перевозимий предмет - /провіянт, амуніція/ і місця вивантаження і навантаження тих транспортів.

§ 5. Найліпшим способом переведення такої розвідки є докладна стала обсервація транспортів на залізничних станціях, або збудування денних пікетів на збірних пунктах. /В Росії на цих пунктах, що містяться на станції, харчуються всі без винятку переміщувані війська/. Добувши дані кольдункового журналу, тим самим ма-ється найліпші відомости про всілякі військові транспорти, що перейшли через дану станцію./

Акція диверсійна на тилах ворога.

§ 1. На підставі добутого шляхом розвідки матеріялу про поодинокі транспортовані об"єкти, можна в мірі потреби опрацювати плянову акцію поважного шкодження ворогові, псування необхідних йому комунікаційних інсталяцій. При добрій охоті й вмілому використанню умов можна одиною багато зіпсувати, навіть без попереднього обмисленого пляну, але під час першої розвідки треба не пропустити сприятливих обставин і користати з нагоди, що надається на то, оказії. Часто трапляється так, що під час розвідки легко і більше можна виконати без підготовлення і потрібних інструментів а ніж потім, маючи про все докладні відомости, матеріяли і опрацювання. Для того кожен розвідчик повинен мати поняття про то, що коли і як псувати, щоб принести ворогові як найбільше шкоди.

§ 2. Псування залізничних ліній.

Щоб ґрунтовно псувати лінії під час розвідки найкорисніше

висадувати їх з повітря великі рури, або ветони /діяметром до 1 метра/, особливо на весні, коли малі струмки мають багато води і можуть значно прорвати насип, а таку шкоду як зіпсуття насипу не так легко поправити. Добрим способом розвинчувати рейки. Чинити те належить на кривих, особливо де трапиться великий спад, крутий поворот або високий насип, бо тоді цілий поїзд легко зійде з насипу. Найліпше підривати на середині кривої. В тих місцях звичайно стоїть стовпчик з табличкою, що показує радіус закруглення /наприклад R 200,500-1000 сажнів/. Чим більший кут, тим гірше. На кривих укладено рейки, вигнуті, що до відповідного радіусу, тому зіпсуття такої рейки значно утрудняє працю, бо добрання рейки того ж самого вигнуття є досить трудне і вимагає довшого часу, часом потреба доставити її зі значної віддалености. Добре зіпсувати колію від разу в кількох місцях так, щоб не можна було всіх ушкоджень направити одночасно, лише ступнево одно за одним. Не треба псувати в місцях, де близько складено запаси будівельного матеріялу, як рейки, балки, бетону, бо не буде то великою шкодою для неприятеля, який в короткім часі те поправить, маючи матеріяли під рукою. Робити те можна лише тоді, як є час і можна спалити все. Колиж є час, можна скласти ліпші сильні телеграфні стовпи, рейки на них, і все те спалити. Таке зіпсуття є дуже важливим. Однако все це залежно до виконання з погляду на потребу на те кількість часу.

§ 3. Псуття колійової станції.

Зіпсувати станцію не значить ще знищити її всю разом з будинками, що вимагає багато часу і людей. Досить зіпсувати ті части, знищення яких унеможливить транспортування поїздів через дану станцію, а саме: колію, водотяги, телеграф. Знищення тих трьох станційних інсталяцій унеруховить її на довгий час. Для цілковитого знищення колії на станції вистарчить висадити кілька головних стрілок, які лучать станційні колії з колією лінії і поворотний круг паротягового парку. Таким способом унеруховиться цілу станційну колію, а з нею рухомий склад, що стоїть на колії і всі паротяги, що стоять в парку. При висадженню стрілок належить звернути увагу, які з них лучать найбільші колії, з огляду на що зіпсуття їх принесе найбільше шкоди для станції. Опріч колії належить псувати водотягові інсталяції, бо рівно вода для станції та без води не буде можна урухомити паротяги, добре зіпсувати водотяг вибуховою силою води, саме найкраще допомогою цирпних станції. Найлегше псувати водотяги закладаючи набої коло вентилів і клапанів і інших частей, бо шланги і вентилі звичайно лежать в студенках, до яких найлегше дістатись. В Росії тепер бракує тих частей, що утрудняє їх направлення.

§ 4. Псування лінії і прикладів лінії телеграфу і телефону.

При знищені колійових ліній необхідним є знищення телеграфного сполучення. Станція з зіпсованим телеграфом не може порозумітися з сусідніми станціями а ні попередити їх про вчинені шкоди, на що також треба звернути увагу при виборі часу для вчинення замаху, щоб висадити колію до прибуття поїзду. Найлекший спосіб псування телеграфної лінії є обтинати повисаний дріт і кілька заховать в лісі, бо тоді одержання дроту на місці шкоди полекшує ворогові віднайдення його і скоре поправлення. Радикальний засіб псуття є спилювання телеграфних стовпів, тим більше, що в Росії, де запасових стовпів нема вже.-

---ооо---